ARMADA ARGENTINA

COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

SECRETO

Ejemplar Nº ØØ1

INFORME FINAL

OPERACIONES DE CONTROL DE PUERTOS Y TRANSITO MARITIMO



1983

ARMADA ARGENTINA

COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

SECRETO

Ejemplar Nº ØØ

INFORME FINAL

OPERACIONES DE CONTROL DE PUERTOS Y TRANSITO MARITIMO



1983

1

Análisis de las operaciones de Defensa de Puertos y control del tránsito Marítimo

SECRETO



COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

ANALISIS DE LAS OPERACIONES REALIZADAS

PARA

EL CONTROL DEL RIO DE LA PLATA

LA DEFENSA DE PUERTO Y EL

CONTROL DEL TRANSITO MARITIMO

SECRETO



1 - DISPOSICIONES, PUBLICACIONES Y DOCUMENTOS EMPLEADOS EN EL ANALISIS.

1.1. - DISPOSICIONES Y PUBLICACIONES:

1.1.1. - Resolución COAR Nº 625/80"S": "Organización Naval del Tránsito Marítimo".

1.1.2. - Publicación E. Op. doct. Nº 522"C": Doctrinas y datos técnicos sobre defensa de puertos (FUNA 22).

1.1.3. - Publicación R.O.1-004 (Cap. VIII):"Defensa de bases y puertos".

1.1.4. - Publicación R.O. 2-031"C" (cambio 9): "Instrucciones aliadas para la maniobra naval" A.T.P.1 (A).

1.1.5. - Publicación R.O. 2-032"C" (cambio 2):"Manual aliado para el control naval del tránsito marítimo (U)" A.T.P. 2 (A).

1.1.6. - Publicación "C" CONATRAM: Instrucciones para el control de operaciones de buques pesqueros y embarcaciones pequeñas en caso de conflicto".

1.1.7. - Plan de Operaciones CON Nº 01/74"C" "Control del Area Marítima y Fluvial".

1.1.8. - Publicación: "Instrucciones generales para capitanes de buques mercantes en caso de conflicto o extrema tensión internacional".

1.1.9. - Publicación R.O. 1-866 "C": "Instrucciones de comunicaciones para buques mercantes nacionales en tiempo de guerra" (P.C.N. - 15).

1.1.10 - Publicación: "Normas para el estudio de las condiciones se seguridad de puertos comerciales".

1.1.11 - Publicación: "Seguridad interna de puertos".

1.1.12 - Publicación E.G. IM "R" 001: "Defensa de bases navales avanzadas" (Provisorio).

1.1.13 - P.C.N-4 "C".

1.2. - INFORMES Y DOCUMENTOS:

1.2.1. - Informe Operación "LEON"- 1a, 2da y 3ra parte (1.D.4-4-5 y 6).

1.2.2. - DEMIL 01"S" (caso Malvinas) 1-D-9 y 10.

1.2.3. - Informe Apostadero Naval Malvinas: 2-A-3.

1.2.4. - Resumen cronológico de las acciones del TOAS:2-A-4

SECRETO



1.2.5. - Informe actividades CONASENE - Conclusiones y Sugerencias: (1-C-6).

1.2.6. - Factores fijos Malvinas - Informe sobre sus instalaciones portuarias, sus capacidades y condiciones hidrográficas: 2-A-6.

1.2.7. - Proyecto modificación Resolución COAR Nº 625/80"S" S/Organización CONATRAM - Informe Comandantes Navales de los Puertos: 5-A-4.

1.2.8. - Informe de ELMA sobre actividades del "RIO CARCARAÑA": 2-D-1.

1.2.9. - Diario de Guerra de CONATRAM - Instrucciones para Capitanes mercantes: 6-A-2.

1.2.10 - Despachos referentes a buques mercantes afectados: 2-D-10.

1.2.11 - Ley de Movilización (L Nº 17.649): 2-D-10.

1.2.12 - Reglamentación de la Ley de Movilización (Decreto 4247/68): 2-D-10.

1.2.13 - Ley de Servicio Civil de Defensa (L Nº 20318).

1.2.14 - Análisis del sistema de abastecimiento naval y su funcionamiento durante el conflicto: 5-A-6.

1.2.15 - Estudio Res.COAR 398/82"S" "Deficiencias logística observadas - medidas para solucionarlas.

1.2.16 - Informe Operación Jefatura B.N.P.B.: 4-A-6.

1.2.17 - Informe SICO S/análisis de Mensajes Navales:3-D-1.

1.2.18 - Informe SICO S/acciones Recomendadas enviadas por la COAC: 5-D-1.

1.2.19 - Decreto 805 del 23 ABR 82 - Disponer las requisiciones S/Título V Ley 16.970 (Dec.739/67) y formular las convocatorias Servicio Civil de Defensa (Ley 20.318) y Resolución COAR Nº 339 del 24 MAY 82 delegando al CON.

1.2.20 - Informe de actuación en tareas de Inteligencia de buques mercantes: 0335 - 5-D-1.

1.2.21 - La marina mercante inglesa en el conflicto de las Malvinas: 0333 - 5-A-9.

1.2.22 - Informe actividades PNA en el marco del conflicto: 0022 - 1-B-1

.2 - BREVE HISTORIA DE LAS OPERACIONES DE CONTROL DEL TRANSITO MARITIMO.

2.1. - EL FACTOR DESENCADENANTE DEL ESTABLECIMIENTO DE LOS DISPOSITIVOS DE DEFENSA Y CONTROL.

Producida por parte de Argentina la recuperación de Malvinas el Reino Unido destaca al A.S. una FUERTAR con el propósito de revertir la situación, en los archipíelagos, al status existente al 01 ABR 82, paralelamente actúa en los distintos ámbitos internacionales (políticos, económicos, diplomáticos y psicosociales) tendientes a lograr esa reversión, sin recurrir al empleo de su poder naval-militar. El 09 ABR 82, el Reino Unido declara - a partir del 12 ABR - el bloqueo del litoral marítimo argentino hasta la zona de 200'. Esta declaración encierra la amenaza potencial de operaciones Navales y Aeronavales (FFNN, FF sutiles o de Comando) sobre el tránsito marítimo propio, y su posible extensión a los canales interiores de navegación fluvio marítimos del SENE, de la Cuenca del Plata y del sistema portuario propio.

2.2. - CAPACIDADES APRECIADAS AL ENO QUE INTERESAN PARA ESTE ANALISIS.

(DOCUMENTO:APENDICE 1 al ANEXO 6 (Situación Estratégica Militar) de la DEMIL 1"S"/82 (Caso Malvinas)).

2.2.1. CAPACIDAD ENO Nº IV: "Desgastar las fuerzas propias" mediante el accionar de 1/2 Submarinos nucleares" y golpes de mano a instalaciones y personal".

2.2.2. CAPACIDAD ENO Nº V: "llevar a cabo acciones de "hostigamiento general en todo territorio insular" "y continental" mediante la interrupción del tráfico marítimo",bloqueo, etc, con o sin declaración de guerra".

En el mismo documento, se asigna a estas capacidades prioridad 2 a la IV y 4 a la V y grado de peligrosidad 3 a la IV y 4 a la V.

2.3. - PREVISIONES Y DOCTRINAS DE LA ARMADA PARA EL EJERCICIO DEL CONTROL DEL TRANSITO MARITIMO (PREVIAS AL 02 APR 83).

2.2.3. En la década del 60 la Armada adopta las disposiciones doctrinarias Aliadas para el Control Naval del tránsito marítimo (ATP 2 (A) Public. R.O. 2-032"C" - Cambio 2) y establece, a fines de esa década, la organización AMAS (Area marítima del Atlántico Sur) con Brasil, Uruguay y Paraguay bajo coordinación de un Comando Naval rotativo cada dos años, de un Oficial Almirante de Brasil y Argentina.

SECRETO



2.3.2. - El CAMAS es ejercido normalmente por el COLCO (Comandante Local del Control Operativo) si este cargo está cubierto por un Oficial Almirante, o por el Jefe de Operaciones del EMGA de Argentina en caso que el COLCO argentino esté cubierto por un Oficial Capitán de Navío. Para caso de guerra la organización de nuestra Armada establece que este cargo sea cubierto por el JEOPE del EMGA.

2.3.3. - Practicamente desde la creación del CAMAS, nuestra Armada, a traves del COLCO, realiza una serie de cursos anuales destinados a Capitanes Mercantes propios sobre "conducción de buques mercantes en tiempo de guerra".

2.3.4. - La Armada al establecer su organización para la defensa del tránsito marítimo inició y mantuvo una serie de cursos de instrucción para su propio personal y el de empresas navieras estatales y privadas argentinas con el objetivo de capacitarse para enfrentar cualquier conflicto de tipo naval.

2.3.5. - El 23 SET 1980 la Armada por Resolución COAR Nº 625/80"S" estableció la organización naval del Tráfico Marítimo que entraría en vigor al decretarse la movilización, u ordenarse expresamente. Esta Resolución fija el organigrama, autoridades y funciones (del Comandante Naval de puertos del teatro de operaciones o sector estratégico, del Comandante Naval del Puerto, de las Comisiones Portuarias y la asignación inicial de cargos al entrar en vigencia).

No concuerdo

Esta organización jamas fué puesta en vigor (como ejercitación) hasta el instante del Conflicto del A.S.

2.3.6. - Al ponerse en vigor la Resolución COAR Nº 625/80 "S", ella dispone:

- El Jefe de Operaciones del EMGA asume automaticamente el Comando Naval del Tránsito Marítimo y el de Transporte Navales, pasando su Jefe a desempeñarse como Jefe del Estado Mayor. El Comandante del Area Naval Fluvial asume el Comando de los respectivos Comandos de puertos del SENE (Sector Estratégico NE).

- El Jefe del Apostadero Naval Buenos Aires asume el Comando Naval del Puerto de Buenos Aires.

- El Jefe de la BNMP el Comando Naval de los puertos de Mar del Plata y Quequen.

- El Comandante Naval del Tránsito Marítimo de los puertos de Zonas 1 y 4.

La Resolución prevé también, bajo la misma dependencia, la creación de Comandos Navales de Puertos del Teatro de Operaciones o Sector estratégico particular.



2.3.7. - A fin de facilitar el encaminamiento, planificación y coordinación de las necesidades del transporte fluvio-marítimo, dentro del sistema portuario, resulta escencial que las distintas autoridades portuarias y de control, dispongan, en oportunidad, de un informativo periódico de los requerimientos de cargas, sean estas civiles o militares. Esta tarea es específica de una Central Coordinadora de Cargas.

2.4. - PREVISIONES Y DOCTRINAS DE LA ARMADA PARA LA DEFENSA DE PUERTOS (Previa al 02 ABR 82)

2.4.1. - A principios de la década del 60, la Armada, en base a la publicación de la marina de los EE.UU. confecciona la Publicación RO-2-017 "C" "Doctrina y datos técnicos sobre la defensa de puertos" (1962), con la aclaración de que su objeto era ganar experiencia sobre un tema aún poco conocido por nuestra Armada.
Esta Publicación, en rigor, prevé una especie de guía aceptable para lograr uniformidad de criterios en el aspecto de encarar la mejor defensa practicable (naval, aérea y terrestre) en cada uno de los puertos del sistema, donde resulta escencial la coordinación de las capacidades, requerimientos, intereses y jurisdicciones de las FF.AA., las FF de Seguridad, las del transporte marítimo y fluviomarítimo, las del comercio internacional y de cabotaje, las del esfuerzo específico de la guerra, las derivadas de la explotación del mar y del tránsito marítimo y fluvial propio, los distintos equipos o utilajes de uso local; los que a su vez estan influenciados por la geografía, el microclima, las facilidades que prevé o se exige para cada puerto, las que realmente son brindadas por ese puerto y sus aguas costeras limitadas, todo ello en contraposición a las capacidades que se asignan al enemigo.
Lo expresado en el párrafo anterior conlleva a que, específicamente, la defensa de cada puerto presenta un problema distinto y particular que lo diferencia de los otros del sistema que debe ser apreciado, evaluado y solucionado por los comandantes de puertos, y de áreas, para implementar y preveer la mejor defensa practicable dentro de los límites de los medios, equipos y personal disponibles.

2.4.2. - En concreto, la conducción de la defensa de un puerto cualquiera, requiere del Comandante de puerto y del área la coordinación de un gran número de actividades que necesariamente no siempre son aquellas propias de la Armada y que variarán segun las clases de facilidades brindadas por el puerto y las exigencias militares o comerciales que se impongan.

SECRETO



2.4.3. - La doctrina de la Armada expresada en la Publicación R.O. 1-004 (Cap.VIII - Defensa de Bases y Puertos) expresa en su artículo 801: Defensa de base o de puertos:
"Es el conjunto de medidas militares requeridas" "para anular o reducir la efectividad de la acción" "del ENO a fin de, asegurar que la máxima capacidad "de sus instalaciones pueda ser utilizada".

2.4.4. - La afectación y/o alteración que produce el progreso en la tecnología de las armas y de la electrónica, el aumento y variaciones de la movilidad, las capacidades de los elementos de detección y las posibilidades de nuevos y novedosos métodos de ataque o sabotajes "sorpresas" (aéreos, marítimo de superficie y subacuos), imponen que las estructuras seleccionadas para encarar las defensas de cada puerto, sean fundamentalmente dinámica y flexibles para adecuarse a esos cambios y a las exigencias particulares que se deriven de la estrecha coordinación, que oportunamente se deberá establecer de un gran número de actividades entre diversas FFAA, organismos e Instituciones (privados, civiles, y paramilitares) y diferentes tipos de equipos.

2.4.5. - A partir de 1963, la Armada (en la EGN primero, el EMGA, el Comando de la Agrupación Naval Fluvial y la BNPB, después) inició los estudios y confección de los planes preliminares para encarar la defensa de las dos áreas navales de mayor importancia focal: la del Río de la Plata y el Rincón.
Razones presupuestarias ajenas a la voluntad de la Armada, impidieron hasta aquí materializar las estructuras mínimas previstas o aconsejadas por estos planes y proyectos (a construir o instalar). Ambos planes de defensa, por ejemplo, prevén la necesidad de construcción e instalación "off-shore" de una plataforma marina (fijada en el fondo) para ser destinadas a "Estación de Control de Entrada a Puerto" con capacidades multiples y flexibles, para ser usada como Estación de Prácticos, para la instalación de radares de búsqueda de superficie y aérea de largo y corto alcance con capacidad para vectoreo, con capacidad para ejercer el control de campos minados ofensivos y defensivos, dotadas o aptas para instalarle armas destinadas a su propia defensa ante ataques de superficie, aéreos y subacuos, de plataformas para helicópteros y amarraderos de embarcaciones, ademas de locales para habitabilidad y recreación del personal de servicios de la Estación (prevista su dotación de tiempo de guerra) y de las redes de comunicaciones pertinentes, ademas de su utilidad como Faro y Radio Faro marítimo y aéreo y Equipamiento IFF.



El costo mínimo apreciado para cada una de estas plataformas, del orden de los 40.000.000 U$S. (sin considerar su equipamiento para tiempo de guerra), al no ser contemplados en los presupuestos asignados, impidieron la realización de estas estructuras, mínima pero básicas, para encarar con un cierto grado de perfección la defensa de nuestras principales áreas focales, a fin de contribuir a lograr un término medio posible (mínimo) entre la defensa ideal y ninguna defensa.

2.4.6. - En lo que hace al resto de las instalaciones y medios necesarios para el logro de una capacidad de defensa, sea esta mínima, deseable o aceptable de nuestra áreas focales principales, las mismas razones que impidieron la instalación permanente de las dos ECEP, anularon las posibilidades de contar con ellas.
En tiempo de paz, los principales beneficiarios de las ECEP son: la SEIM (D.C.P. y V.N.), la PNA y el Servicio de Prácticaje de estas áreas.

2.4.7. - En concreto, de las cuatros funciones fundamentales de la responsabilidad de la defensa de puerto (planeo, colocación, operación y mantenimiento de los sistemas) los Comandos y Organismos de la Armada, responsables de encarar este tipo de defensa, sólo pudieron incursionar en el planeo, tratando de ajustarlo a los escasos y poco adecuados medios disponibles.
Si bien estos planes, preparados en tiempo de paz, han sido útiles para la Armada por su aprovechamiento escolástico para encarar el adiestramiento, no llegaron a ser coordinados ni ensayados en la práctica con otras ramas de las FF.AA. ni de las FF.SS. aspectos éstos que resultan básicos ya que los elementos defensivos y ofensivos disponibles en cada área portuaria, deben estar preparados para actuar instantanea y coordinadamente si la situación militar así lo requiere.
Normalmente, cualquier plan de defensa jamas es completo a menos que incluyan previsiones definidas para incrementar la fuerza de defensa con aportes de otras fuerzas, según pueda llegar a requerirlo la situación militar. Este aspecto si bien se halla enunciado en los planes navales jamas fué coordinado ni puesto en práctica con antelación al 02 ABR 82.

2.5. - LAS COMUNICACIONES EN EL CONTROL DEL TRANSITO MARITIMO Y EN LA DEFENSA DE PUERTOS.

En ambas organizaciones de defensa y control, las comunicaciones eficientes y efectivas, tanto externas como internas, son vitales para el funcionamiento normal.



Las redes de comunicaciones deseablemente deben estar integradas con las redes establecidas por los distintos Comandos costeros, de Teatro y aún de las otras FF.AA. y de seguridad, a fin de que los planes provean al máximo el cumplimiento de los tres requisitos básicos de las comunicaciones: Rapidez, Seguridad y Confianza.
La Red fija planificada por la Armada se hallaba razonablemente completada antes del 02 ABR 82, no así la correspondiente a la red de la PNA que debía completar su equipamiento.
La PNA, ademas de la carencia de esos elementos y el grado de adiestramiento de sus operadores acostumbrados a trabajar en radiotelefonía "en claro" (aptos para su tarea normal de control del tránsito marítimo y fluvial en tiempo de paz) antes del 02 ABR 82, no estaba en capacidad de asumir la responsabilidad de manejar y asegurar el tráfico originado por las operaciones posteriores.
Esta realidad fué comprobada durante las operaciones y ratificada por los Comandantes de Teatro y la totalidad de los Comandantes de Puerto.

Sico

2.6. - LA INTELIGENCIA EN EL CONTROL DEL TRANSITO MARITIMO Y EN LA DEFENSA DE PUERTOS.

En ambas organizaciones de defensa y control, la Inteligencia del Enemigo, para cada una de las hipótesis de guerra es escencial para su correcto funcionamiento, dimensionamiento de medios y operaciones a encarar.
Normalmente la Dirección Nacional de Aduanas, la Dirección Nacional de Migraciones, la Prefectura Naval Argentina, la Secretaría de Intereses Marítimos, han establecido procedimientos oficiales destinados a evitar la entrada no autorizada de agentes y contrabando enemigos incluyendo material apto para sabotajes. Estos organismos llevan ademas los registros de líneas marítimas y fluviales permanentes y transitorias establecidas en nuestro país, los puertos del litoral marítimo tocado regularmente, las Empresas, Armadores, o Compañías navieras y pesqueras, involucradas, los agentes marítimos, despachantes de aduanas, consignatarios de carga e importadores y exportadores, que cierran el ciclo comercial marítimo.
La compilación de estos registros en un "banco global de datos" y la necesaria actualización, que coadyuve a la defensa y control del tránsito marítimo, en términos generales podría parecer muy amplia y laboriosa, pero si esta información de Inteligencia se circunscribe al "enemigo" de cada una de las hipótesis de conflicto, la confección y actualización de ese "banco de datos" resulta relativamente sencilla y de poca magnitud.
En nuestro país en particular, incluso la formación y actualización del "banco global de datos" es una tarea relativamente simple y de poca magnitud dada la normalización, regularidad y reiteración de la mayoría de las líneas marítimas extranjeras que acceden a nuestro sistema portuario.



Al 02 ABR 82 este "banco de datos" no había sido confeccionado y por lo tanto, tampoco estaba actualizado ni centralizado. Su confección requirió un esfuerzo suplementario a las autoridades responsables de la defensa y control que lograron hacia fines del conflicto disponer de un registro de datos medianamente utilizable.

quién lo hizo

En cada hipótesis de conflicto es escencial determinar las capacidades del enemigo, a fin de la selección y posterior adopción del mejor modo de acción propio que se adecue al objetivo (político y militar) del conflicto. Para cada una de estas capacidades asignadas al enemigo se analiza el efecto que producen en el cumplimiento de la misión propia. Este concepto es válido también en los casos de Defensa y Control del Tránsito Marítimo.

3 - OPERACIONES Y TAREAS DESARROLLADAS POR LA ARMADA A PARTIR DEL 02 ABR 82 EN DEFENSAS DE PUERTO Y CONTROL DEL TRANSITO MARITIMO.

Por GFH 070900 y 101530 ABR 82 JEMAYOAR ordena destacar los Comandantes de Puertos, poniendo en vigor la Resolución COAR 625"S"/80 que establece la organización naval del Tránsito Marítimo.
El 16 ABR 82 el JEMGA ordena al Comandante Naval Fluvial estructurar un plan para: ejercer el control efectivo de la navegación en el Río de la Plata interior a fin de, mantener expeditos los canales de navegación a todos los puertos.
El día 20 ABR el Comandante Naval Fluvial expone ante el EMGA el Plan (Operación LEON) el que es aprobado y puesto en operación.
El mismo 20 ABR con posterioridad a la aprobación de la operación LEON se originan en el EMGA los GHF:

201816: previendo movilizar aliscafos y asignarlos a COAREANAFLU.

201818: prevé movilizar empresas de salvamento: SATECNA y HOMERO FONDA.

201819: consignando a COARENAFLU la A.R.A. "LIBERTAD", A.R.A. "PUERTO DESEADO", A.R.A. "COMODORO RIVADAVIA", A.R.A. "CORMORAN", A.R.A. "PEHUNCHE", CHATAS E-6 y E-202 y el A.R.A. "PILOTO ALSINA".

201822: ordenando a APOSBAIRES embarcar prácticos en FRLI para asesoramiento y facilitar un rápido despliegue de las unidades.

201823: disponiendo el embarque de la Brigada de Fondeo de la D.N. Aduanas en FRLI con un mínimo de 15 hombres.

201824: ordenando a CONATRAM comunicar a los buques mercantes que operan en los puertos de la Cuenca del Plata la situación en la zona de operaciones y posición del fondeadero de espera para los buques de entrada.

201825: pone en vigor la Publicación "Instrucciones para el control de las operaciones de buques pesqueros y embarcaciones pequeñas en caso de conflicto o extrema tensión internacional en zona Río de la Plata, Paraná y Uruguay.

201826: asignando a COAREANAFLU los Balizadores 573B y 574B, Dragas 32C, 35C, 256C, 257C, 259C, 261C, y 311C de la D.N.C.P. y V.N.



201819: se asignan 4 Guardacostas, (Participan 6: GC 21 "LYNCH", "TOLL", GC 22 "M.GARCIA", GC66 "R.LUJAN", GC 76 "R.de la PLATA" y GC 72 "BUENOS AIRES), Estación de Salvamento y Buceo de la PNA, el Portón Recalada, personal de la PNA, medios de la Secretaría de Intereses Marítimos y medios aéreos de la Base Aeronaval Punta Indio (2) 3T-34).

221940: COAREANAFLU, designado Comandante del Control Efectivo del Río de la Plata.

El mismo día 20 se ordena la provisión de ametralladoras 12.7 a las siguientes unidades: A.R.A. "CORMORAN", A.R.A."PUERTO DESEADO" A.R.A. "PILOTO ALSINA" y Balizadores 573B, 574B y granadas antibuzo a todas las unidades asignadas a LEON.

3.1. - <u>ANALISIS DE LA OPERACION "LEON"</u>

3.1.1.- <u>LA MISION</u>: Ejercer el Control efectivo de la navegación en el Río de la Plata interior, a fin de, mantener expeditos los Canales de navegación a todos los puertos.

3.1.1.1.- El concepto de la operación "LEON" abarca: Acciones progresivas tendientes a la preservación de la integridad operacional (comercial y militar) de la zona focal del Plata y su sistema fluvio-marítimo.

3.1.1.2.- Acciones destinadas a: negar el área al enemigo por el máximo tiempo posible e impedirle la utilización de los recursos que ofrece el comercio y el Tránsito Marítimo propio.

3.1.1.3.- Acciones tendientes a anular o reducir la efectividad de ataques o sabotajes del ENO.

Los propósitos de cada una de las acciones requieren Modos de Acción dinámicos y flexibles por estar afectados y/o alterados por la tecnología moderna de las armas, el progreso de la electrónica, las capacidades de detección de superficie y aerotransportes, el aumento de la movilidad y las posibilidades de nuevos métodos de ataque o sabotaje sorpresa (aéreos, marítimos de superficie y subacuos) según hemos detallado en 2.4.4.

A su vez, la ejecución de estos Modos de Acción, exigen en la faz Ejecución una estrecha coordinación de un gran número de actividades entre distintas fuerzas, organismos (privados, civiles, militares y paramilitares), instituciones y tipos diferentes de equipos y medios a emplear.

La tarea que se fija la Operación "LEON" (Ejercer el control efectivo de la navegación en el Río de la Plata interior), en rigor, fué cumplida durante el período en que tuvo vigencia, pero ella lo fué por la suma del esfuerzo realizado no solo por "LEON", sino también por las de la PNA (Operación TAURO)



y las derivadas de la Organización Naval del Tránsito Marítimo. Especialmente para "LEON", la tarea impuesta debió haber sido: Ejercer el control efectivo de la navegación de entrada al Río de la Plata.

El Comandante del Area Naval Fluvial, en este caso particular, asumía una doble responsabilidad, por un lado las que fijaba especialmente para "LEON" el señor JEMGA y por otro las que le fijaba la Resolución COAR Nº 625/80"S" en su caracter de Comandante del SENE, que implicaba el control de casi todos los Comandantes de Puertos del Sistema durante el desarrollo del conflicto, razones de coordinación y control llevaron a la necesidad de integrarlos bajo un solo comando. Es por ello, que en realidad "LEON", en la práctica, no sólo se circunscribió al Control de Entrada sino que ejerció, con personal y medios asignados a "LEON" asistidos por el sistema de C.T.M. y la PNA, el control de las vías interiores del sistema de navegación del Plata con lo que cumplió la tarea que realmente se impuso a "LEON": "Ejercer el control efectivo de la navegación en el Río de la Plata interior".

Escolasticamente hablando, "LEON" debió haber limitado sus tareas al Control de Entrada y las Fuerzas Amigas (Prefectura y Comandantes de los puertos del SENE) las tareas colaterales de vigilancia y seguridad del interior del sistema.

Esta apreciación escolástica, está basada en el Análisis de las Capacidades del enemigo que desarrolló el Comandante de la Operación "LEON", por sí, sin tener en cuenta las capacidades del enemigo fijadas en la DEMIL 1/82"S" (caso Malvinas) que para este caso debería haber concretado a "Golpes de mano a instalaciones y personal" (ver 2.2.1.) y "acciones de hostigamiento general en todo el territorio insular" (ver 2.2.2.) ya que eran esas las capacidades fijadas al enemigo por el nivel estratégico superior.

En su análisis de las capacidades del enemigo-muy completo-el Comandante de "LEON" las sobredimensiona y las extiende y multiplica, en contrasentido con las previstas para la zona más importantes del conflicto. No las confronta con los Modos de Acción propios (o por lo menos, no surge de la documentación analizada esta confrontación) y esto lo lleva a sobredimensionar sus requerimientos de medios y personal, los que al ser aprobados llevan a un sobredimensionamiento general de medios asignados a "LEON" con respecto al real del esfuerzo de la guerra en el Teatro Malvinas y al desarrollado en los puertos del sistema patagónico.

Esta es una falla doctrinaria de la Planificación.

En lo que hace al propósito de la misión de la Operación "LEON": "mantener expeditos los canales de navegación de todos los puertos", en rigor y al igual que la tarea, fué cumplido por la sumatoria de acciones de la Operación "LEON", las derivadas en la Resolución COAR Nº 625/80"S" (Organización Naval del Tránsito Marítimo) y las derivadas de las acciones de la PNA (Operación TAURO).

SECRETO



Para "LEON" el propósito debió haber sido:"Contribuir a mantener expeditos los canales de navegación a todos los puertos" o bien "Contribuir a asegurar el tránsito marítimo propio" que es en el fondo la tarea real de "LEON", COAR 625/80"S" y TAURO.

CONCLUSION PARCIAL: Si la misión impuesta a "LEON" hubiera sido la de "Ejercer el control de Entrada del Tráfico Marítimo al sistema interior del Río de la Plata" muy probablemente en el análisis de sus Modos de Acción, el Comandante, al enfretarlos con las Capacidades del Enemigo, tal cual se ha expresado, hubiera llegado a la adopción de otros Modos de Acción más económicos y más acordes con la realidad que los que verdaderamente adoptó.

3.1.2- OMISION DE LAS TAREAS ASIGNADAS A FUERZAS AMIGAS EN EL PLAN DE OPERACIONES.

En la Operación "LEON" el Comandante, en el párrafo SITUACION - Fuerzas Amigas, menciona genericamente a: FF.AA. y de Seguridad, sin mencionar que operaciones de esas Fuerzas Amigas estan vinculadas a la propia Operación "LEON" o si se hace necesario requerir la realización de algunas tareas subsidiarias a ser cumplidas por unidades subordinadas a estas Fuerzas Amigas.

CONCLUSION PARCIAL: Omisión de Planificación que resta información a sus subordinados, que complica la coordinación entre fuerzas y que puede llegar a producir superposición, interferencias y aún omisiones en las tareas.

3.1.3- EJECUCION DE LEON: El 011037 MAY ordenó iniciar la Ejecución de "LEON" a los Grupos Control y Apoyo y por GFH 020815, la ejecución total de la Operación "LEON".

3.1.3.1. - MEDIOS ASIGNADOS:

Estación Principal de Control de Entrada: A.R.A. "LIBERTAD". A.R.A. "PUERTO DESEADO", PONTON RECALADA y Guardacostas (PNA) "LYNCH"

Asigna a estas unidades las tareas de:

- detectar e identificar a los buques que ingresen y ordenarles y asignarles fondeadero.
- efectuar Registro, Visita y Captura de los buques entrantes en el fondeadero asignado.
- control del fondeadero asignado para mercantes.
- autorizar la navegación en canales interiores previo embarco de práctico y dotación acompañamiento PNA.

SECRETO



-destacar al "lazareto" a los buques "dudosos" y enviarles "brigadas de fondeo".

COMENTARIO: Al no existir en el Río de la Plata ninguna instalación fija capacitada para E.C.P. fué necesario asignar buques (dentro de los disponibles) para cumplir estas tareas.

Ninguno de los buques asignados resulta apto para el desempeño de las tareas de una Estación Principal de Control de Entrada a Puerto.

No hay radares de búsqueda aérea, no hay radares de búsqueda mar, sólo cuenta con radares precarios de navegación.

La Fragata A.R.A. "LIBERTAD" tiene sólo la capacidad de "alojamiento" de una ECP, pero carece de aptitudes de maniobra y para permanecer fondeada por largos períodos en el Teatro asignado, su Vd. es reducida para poder efectuar seguimientos o capturas de buques.

El PONTON RECALADA carece de un radar mar eficiente, el que posee (de navegación) presenta continuas fallas por mal mantenimiento, sus embarcaciones menores requieren buen tiempo para su izado y arriado y permanente mantenimiento para no suspender el servicio de practicaje.

El A.R.A. "PUERTO DESEADO" tampoco es apto para estas tareas, carece de capacidad para alojar personal extra, su alistamiento inicial era precario por no haber sido aún oficializada su entrega a la Armada por parte del astillero.

El Guardacostas "LYNCH" tampoco reune condiciones mínimas para el desempeño de las tareas de una ECP, sólo se lo empleó para el traslado de personal entre el buque control y los buques inspeccionados.

CONCLUSION PARCIAL: Dejando en claro que todas estas unidades y dotaciones pusieron el máximo de voluntad y entusiasmo en el cumplimiento de las tareas asignadas, debemos expresar que los medios empleados (integrados) no se adecuan a los requerimientos mínimos que debe satisfacer una ECP.

3.1.3.2. - UBICACION DEL FONDEADERO DE INSPECCION.

La zona asignada ocasionó un mínimo de 5 horas para el traslado de los buques inspeccionados y su regreso al PONTON RECALADA para embarque de práctico.

Las inspecciones, por razones de descanso personal y seguridad, se limitaron a luz diurna. A partir de 16.00, los buques que tomaban fondeaderos para ser inspeccionados, eran "demorados" hasta el día siguiente.
La duración promedio de cada VISITA resultaba de 2 horas, en caso de revisión por la BRIGADA DE FONDEO de 4 horas.

SECRETO



CONCLUSION PARCIAL: La rigidez operativa de inspeccionar todos los buques entrantes, la carencia de helicópteros o lanchas aptas para el traslado de las dotaciones de visita y la limitación diurna impuesta a las operaciones, demoraron el Tránsito Marítimo interior en un promedio superior a las 10 horas por buque.

El fondeadero asignado a la ECP y por lo tanto a la inspección de buques, estuvo muy alejado del PONTON, parcialmente justificable por razones de necesidad de cobertura radar Mar en la boca del Río de la Plata y la escasez de unidades disponibles (Una ademas del PONTON).

El área seleccionada por estas razones, ademas de la demora que introduce al tránsito marítimo por distancias, puede llegar a prolongarla por ser mal tenedero y necesidad de tener que zarpar el buque ECP en caso de garrear o capear.

3.1.3.3. - UBICACION DEL "LAZARETO".

Durante el desarrollo de la Operación "LEON" el LAZARRETO (fondeadero de inspección para buques sospechosos) no fué empleado.

El informe de la FRLI (ECP) estima que la distancia del Lazareto a la ECEP fué excesivo por requerir más de 2 horas, al guardacostas, el traslado de la brigada de fondeo, y este lapso podía prolongarse ante malas condiciones de tiempo.

Apreciamos que el área asignada al Lazareto es practicamente la correcta, si bien en la solución óptima de planeo pudo haberse acercado un poco mas a la ECP (4/5 millas y en el mismo arrumbamiento general) la posición central del Lazareto, lo que si insistimos en destacar, es que los medios disponibles para el traslado de la brigada de fondeo al área, no eran los más adecuados, pero en rigor, era el único medio de que disponía para esta tarea el Comandante de "LEON"

Las previsiones del Comandante para el tratamiento de buques "sospechosos" fué correcta.

3.1.3.4. - LAS VISITAS Y REGISTROS.

En el lapso de ejecución de la operación "LEON" se visitaron en total 213 buques mercantes, empleandose para ello 4 dotaciones de visitas que en los días pico, durante el períódo diurno - de noche no se efectuaban visitas - se llegó a registrar hasta 16 buques (2 hs. promedio c/visita, por buque) En los casos que fué necesario destacar la brigada de fondeo, la duración de la visita era de 4 horas promedio.

SECRETO



COMENTARIO: Las dotaciones asignadas a visita y registro de buques fueron instruídas y adiestradas inicialmente según la Publicación "NORMAS PARA PROCEDER A LA VISITA EL REGISTRO Y LA CAPTURA DE BUQUES MERCANTES EXTRANJEROS EN TIEMPO DE GUERRA" incluyéndose en las dotaciones a Capitanes Mercantes (R) que cooperaron y coordinaron las primeras visitas y registros (su accionar fué de gran utilidad por su conocimiento y experiencia en las diferentes modalidades de documentación, registro y presentación de la información por las distintas marinas mercantes).

La utilidad práctica de la Publicación doctrinaria de la Armada, resultó miscelánica y de poco valor real para las tareas. Se obvió mediante: coordinación con PNA, dotaciones de fondeo de la Aduana, Prácticos y fundamentalmente, con la colaboración prestada por los Capitanes (R) de la Marina Mercante de antigua extracción de la Armada.

CONCLUSION PARCIAL: Resulta aconsejable proceder a una revisión total de la Publicación "NORMAS PARA PROCEDER A LA VISITA, EL REGISTRO Y LA CAPTURA DE BUQUES MERCANTES EXTRANJEROS EN TIEMPO DE GUERRA", dando participación, en su análisis y reedición, a los Oficiales Navales, de la PNA, Prácticos y Capitanes Mercantes que participaron en la Operación "LEON". Esta publicación deberá incluir las normas internacionales y procedimientos en vigor, para visitas a buques hospitales del ENO.

COMENTARIO: En cada una de las visitas los Oficiales Encargados difundieron comentarios explicativos de la posición de Argentina en el conflicto y distribuyeron material didáctico que al respecto elaborara la Secretaría de Información Pública.

CONCLUSION PARCIAL: Se aprecia positiva la labor de difusión del Conflicto desarrollada por la Operación "LEON" y el aporte de la S.I.P.

3.1.3.5. - LAS "DOTACIONES DE ACOMPAÑAMIENTO" DE LA PNA.

Se organizaron en base a personal de la PNA integrándose con 2 Oficiales (1 de cubierta y otro de máquinas) y 6 hombres de personal subalterno por cada una (total 57 dotaciones, alrededor de 450 hs).

Se le asignó la misión de evitar actos de sabotaje en los buques inspeccionados por la ECP durante su navegación por canales interiores en todo el sistema fluvio-marítimo (Entrada y Salida de buques).

Cada dotación cumplía su servicio, por buque, con duración variables según el puerto de destino (o de origen) entre 12 y 48 horas.



COMENTARIO: Apreciamos que el número de personal asignado a cada dotación resultaba exiguo cuando el viaje se prolongaba más alla de las 12 horas, por lo tanto, la eficiencia de las mismas era a lo sumo reducida.

Apreciamos que la asignación de una dotación a cada buque fué exagerada, a lo sumo la "dotación de acompañamiento" debió haberse limitado a buques "sospechosos" o a buques que, en su dotación, contaran con tripulantes del enemigo.

CONCLUSION PARCIAL: La asignación de "dotaciones de acompañamiento" en la Operación "LEON" resultó un esfuerzo desproporcionado y de baja eficacia.

3.1.3.6. - GRUPO APOYO.

A.R.A. "KING" - A.R.A. "COMODORO RIVADAVIA"
A.R.A. "MURATURE".

Asigna a estas unidades las tareas de:

- Apoyar con sus armas al buque control.
- Efectuar vigilancia radar en estación para complementar la efectuada por la ECP.
- Efectuar control y dirección de aeronaves propias que se requieran para apoyar la operación.

COMENTARIO: La participación del A.R.A. "COMODORO RIVADAVIA" en estas funciones no es la adecuada, luego de la incorporación del A.R.A. "MURATURE" al Grupo de Apoyo, fué asignado a ECP donde también tiene limitaciones por carencia de capacidad de alojamiento extra.

CONCLUSION PARCIAL: Las tareas asignadas al A.R.A. "COMODORO RIVADAVIA" no fueron acertadas, se debió haber mantenido a esta unidad "en reserva" para el caso, muy eventual, de tener que efectuar levantamientos hidrográficos en caso de obstrucción de los canales de navegación.
La programación de las ejercitaciones reales de armas para Patrulleros, fueron correctas.

3.1.3.7. - GRUPO MANTENIMIENTO.

Estaciones salvamento A.R.A. y PNA, Empresas de Salvamento movilizadas, SEIM 574B, Dragas y Unidades SEIM útiles para operar.

Asignó las tareas de:

- Mantener los canales y vías de comunicaciones.
- Efectuar vigilancia en canales asignándoles zonas de responsabilidad.

SECRETO



COMENTARIO: Las previsiones del plan para el caso de ser necesaria su actuación fueron adecuadas, no fué necesario su empleo.

A los balizadores que contaban con sonar se los alistó para su empleo como buques cazaminas.

Las estaciones de salvamento lograron un adecuado grado de alistamiento y coordinación con los distintos organismos y personal asignado pese a lo heterogeneo de su origen y aún ser movilizado.

CONCLUSION PARCIAL: A nuestro juicio, este Grupo de Tareas fué el mejor clasificado y alistado para las tareas concebidas en la Operación"LEON"

3.1.3.8. - GRUPO VIGILANCIA Y CONTROL.

Medios asignados: A.R.A. "CORMORAN", 3 GUARDACOSTAS CG1 - GC2 - GC3 (PNA).

Se le asignó la tarea de:

- Vigilar la navegación de los buques durante su travesía por los canales Martín Garcia, Punta Indio, Canal de Acceso al Puerto Buenos Aires y Canal Intermedio.
- Impedir que embarcaciones menores en navegación, se aproximen a los Canales.

COMENTARIO: Apreciamos que a este Grupo de Tareas se le asignaron misiones superiores a su capacidad para cumplirlas, especialmente las de "impedir...".

También se aprecia que este Grupo de Tareas se organiza y pone en funcionamiento como una consecuencia de la tarea enunciada para la operación "LEON" ("Ejercer el control efectivo de la navegación en el Río de la Plata interior") que ya hemos comentado en 3.1.1.

Los medios asignados, si bién inadecuados para las áreas ordenadas, eran los únicos disponibles.

3.1.3.9. - GRUPO LOGISTICO:

Medios asignados: A.R.A. "PEHUELCHE", CHATA E-2, CHATA E-202 y "PILOTO ALSINA" (PNA).

Tareas asignada:

- Proveer apoyo logístico a las unidades componentes (Base en Bs.As.).
- El "PILOTO ALSINA" fué destinado, a fines del conflicto, a la tarea de repatriado de Prisioneros de Guerra.

SECRETO



COMENTARIO: Este Grupo de Tareas se contituyó, organizó y operó, como consecuencia del sobredimencionamiento que se impuso a la tarea de la Misión de la Operación "LEON" y de los medios asignados para cumplir con esas tareas.

En la realidad, fué necesaria su existencia por el elevado número de medios navales puestos en juego por ese "sobredimencionamiento".

3.1.3.10. - GRUPO RESERVA.

3 Alïscafos (a movilizar)

Tareas asignadas:

- Evacuar personal.
- Aprovisionar repuestos y víveres (críticos).
- Transportar relevos de personal.

COMENTARIO:

Los aliscafos no tienen capacidad para abarloarse a otra unidad en fondeadero (hidro-deslizadores por fuera de su línea de casco).

Durante "LEON" se intentó el empleo de uno de ellos ("FLECHA DE BUENOS AIRES") para trasladar 4 dotaciones de acompañamiento desde Bs.As. al Reservado - Pto. la Plata. Debió entrar a La Plata, el traslado final se realizó empleando la lancha de prácticos.

El 24 de mayo fueron desafectados de la Operación "LEON" y restituídos a Situación Normal.

3.1.3.11. - GRUPO AERONAVAL.

Asignados: 2/4 T-34

Tareas:

- Proveer apoyo aéreo, a requerimiento, en el área del Río de la Plata.

COMENTARIO:

Cuando fueron requeridos, los vuelos se efectuaron Sin novedad.
La planificación fué correcta.

3.1.3.12. - GRUPO BARRIDO.

El plan previó su organización para caso de necesidad. No fué empleado.

3.1.4. DIFICULTADES O LIMITACIONES ENCONTRADAS EN LA EJECUCION.

3.1.4.1. - REFERIDAS A LOS MEDIOS EMPLEADOS:

En su mayor parte los medios empleados fueron totalmente inadecuados para las tareas que les fueron asignadas, pero eran los disponibles y los únicos posibles de recurrir.

SECRETO



Escapan parcialmente a lo referido en el párrafo anterior, las dragas, los patrulleros tipo A.R.A. "KING" y parcialmente el PONTON RECALADA (que debió haber sido la ECP).

La sobrestimación de las Capacidades del Enemigo que efectuó el Comandante y la tarea que asignó a su misión, lo llevaron a sobredimencionar los medios y personal a empeñar.

3.1.4.2. - REFERIDAS A LAS POSICIONES O AREAS ASIGNADAS.

Posiciones alejadas, sin puntos de situación, ni abrigo a la meteorología, que ocasionaron demoras en el tránsito marítimo y cumplieron sólo parcialmente el objetivo asignado.

3.1.4.3. - REFERIDAS A LA DOCTRINA.

Se notó la carencia de una Publicación o Reglamentación de uso múltiple (privados - militares y paramilitares) que explique los conceptos básicos de este tipo de operaciones y sirva de base para la regulación, coordinación y control de las distintas fases.

La doctrina de la Armada para Defensa de Puertos fué una guía aceptable para el planeo, pero nada más que una guía.

3.1.4.4. - REFERIDAS AL PERSONAL.

Pese a la heterogeneidad del personal empleado; militar de la Armada, seguridad (PNA), civil (SEIM), Prácticos, Aduana, Marina Mercante, Voluntarios, dotaciones de dragas y Balizadores, los problemas fueron solucionándose llegándose a operar hacia el final con un nivel aceptable.

Se aprecia la conveniencia, en tiempo de paz, de realizar periódicas ejercitaciones de tareas contribuyentes a este tipo de operaciones partiendo de la base de emplear los medios disponibles en su estado habitual y que sus limitaciones no deben ser la causa para no realizarlos.

3.2. LA DEFENSA DE "EL RINCON".

El 14 ABR 82 el CON imparte al Jefe de la BNPB la orden de "Asumir la responsabilidad de la defensa del Area Naval Puerto Belgrano".

Le asigna para esta tarea:

- La Escuadrilla de Antiminado.
- A.R.A. "DOMECQ GARCIA" (D-23).

Autoriza a establecer las coordinaciones para la defensa contraaérea con el CAN, y con la PNA de la zona para el control de la Ría Bahía Blanca.

SECRETO



El 19 ABR se pone en vigor para el Area Naval Puerto Belgrano la orden de Operaciones FUERTAR 88 S/Defensa aérea y defensa contra FF sutiles.

El 22 de junio se disuelve la FUERTAR 88.

La defensa del área fué organizada por el Jefe de la BNPB de la siguiente manera:

GT88.1. GRUPO TAREAS DEFENSA AEREA.constituído por: la Agrupación de Defensa Aérea de la BNPB, la Agrupación de Defensa Aérea de la BACE, la Agrupación de Defensa Aérea de Baterías y la Agrupación Naval (D-23 A.R.A. "DOMECQ GARCIA").

GT88.2. GRUPO DE TAREAS DE DEFENSA CONTRA FF. SUTILES: constituído por la Escuadrilla de Antiminado (3 Barreminas (BM), 2 Cazaminas (CZ), la Agrupación de Buzos) (UT 88.2.1), el Dpto. de Servicios Marítimos de la BNPB (Buques adscriptos), los Buzos de Salvamento), (UT.88.2.2.) y el Batallón de Seguridad de la BNPB (UT.88.2.3.).

3.2.1.- COMENTARIOS DE CARACTER GENERAL.

El Jefe de la BNPB organizó la defensa del área basándose en los medios disponibles y en los planes existentes previos al conflicto; efectuó una apreciación realista de las capacidades limitadas del Enemigo (Ataque aéreo con hasta 10/12 SEA HARRIER, 3/4 SSN y FF sutiles), amplía, mediante el empleo del D-23 A.R.A. "DOMECQ GARCIA", fondeado en proximidades de boya 11, su capacidad de exploración (preaviso).

Aprecia correctamente que el preaviso disponible contra ataques aéreos SEA HARRIER es prácticamente nulo, asigna también al D-23 la vigilancia radar mar, prevé la coordinación del empleo de la PNA a través del Capitán del Puerto de Bahía Blanca para las tareas de vigilancia de los canales de acceso y prevé las operaciones de antiminado para limpieza de canales en caso de llegar a ser necesario, asignando además a los BM y CZ de la Esc. Antiminado la tarea de cooperar en la vigilancia y control del Canal Principal incluyendo la vigilancia de posibles minados por parte del enemigo.

Adopta para el Area Naval Puerto Belgrano y alrededores medidas para oscurecimiento, refuerzos a la rutina de seguridad, defensa AA, defensa pasiva, colocación de un hidrofono de alta sensibilidad para detección de elementos sutiles en proximidades de la dársena, defensa de redes antibuzos "listas a desplegar" entre cabeceras Muelle ALA y BOTE, y guardia de embarcaciones menores.

Asigna a la PNA, previa coordinación a través del Comandante Bahía Blanca, tareas de apoyo al Control del Tránsito Marítimo y la designación de dotaciones de acompañamiento para todos los mercantes entre boyas 4 - Ingeniero WHITE y viceversa, para control de prevención ante cualquier atentado dentro del canal.

SECRETO



No se desarrollaron acciones de guerra.

El cumplimiento del plan de operaciones reveló:

- Que las baterías de defensa AA (Bofors 40/60) de la BNPB eran inadecuadas - o poco efectivas - para repeler ataques aéreos del enemigo. El CON tiene actualmente en estudio el sistema de defensa AA del ANPB a implementar.
- En el aspecto adiestramiento del personal hubieron inicialmente fallas que fueron oportunamente subsanadas.
- En el aspecto logístico se presentó el problema de falta de normas previas para embalajes (generalmente desproporcionados en lo que hace a tamaño y volumen).

3.3. EJECUCION DEL CONTROL DEL TRANSITO MARITIMO.

Por GFH 070900 y 101530 APR/82 JEMAYOAR, ordena destacar los Comandantes de Puertos, poniendo en vigor la Resolución COAR Nº 625/80"S", que establece la Organización Naval del Tráfico Marítimo.

La Resolución COAR 625/80"S" diferenciaba la dependencia de los puertos del sistema fluvial de la CONCAP, agrupando:

bajo el Comando de COARENAFLU (CONASENE); los puertos de Corrientes, Misiones, Pcia de Santa Fé, Pcia de Entre Ríos y Chaco,

bajo la dependencia de un Cte.Naval de Zonas 1 y 4 a: los Ctes. de los Puertos de; Buenos Aires, La Plata, Mar del Plata, Quequen y Campana, Zarate y San Nicolás,

bajo la dependencia de un Cte. Naval de Puertos del TOAS: los Ctes. de puertos de: Bahía Blanca, Madryn, Comodoro Rivadavia, Deseado, Punta Quilla y Gallegos.

Durante el desarrollo del conflicto COARENAFLU al asumir el control efectivo del Río de la Plata Interior, asumió el Comando de los Ctes de los Puertos incluídos dentro de la jurisdicción del SENE y los Ctes. de los Puertos Campana, Zarate, San Nicolás, Buenos Aires y La Plata. Responsabilidad que asigna al Area Fluvial la Resolución COAR Nº 1642/74"C" de creación de áreas navales que resultó, más adecuada a las circunstancias, que la Resolución COAR Nº 625/80"S" en lo que hace a la orgánica.

El Cte. de Puertos Mar del Plata, Quequen se subordinó al CONATRAM.

El Cte. de Puertos del TOS asumió el Comando de los Puertos de Bahía Blanca, Madryn, Comodoro Rivadavia, Deseado, Punta Quilla y Gallegos.

Los Ctes. de Puerto, especificamente tienen la tarea general de asegurar la capacidad operativa del puerto y la protección de los buques surtos en él. Estas tareas principales conllevan a las siguientes tareas complementarias (Resolución COAR Nº 625/80"S" Art. 9º inc.:

1-Ejercer el Comando de todas las fuerzas, unidades y establecimientos navales con asiento permanente en el puerto y de aquellos que se le asigne temporariamente.





2-Ejercer, a traves de la unidades de la PNA del puerto, la policía de Seguridad del mismo.

3-Integrar la defensa aérea y terrestre dentro del correspondiente sistema de defensa del Teatro, de acuerdo a las instrucciones que formule el Comando Naval de Puertos del Teatro.

4-Ejercer las funciones de Oficial Encargado de la Defensa contra ataques desde el mar, de acuerdo a las instrucciones que formule el Comandante Naval de puertos de Teatro de Operaciones o Sector Estratégico.

5-Designar los integrantes de la Comisión Portuaria acorde a las características del Puerto y a la utilización que se hará de éste durante las operaciones.

6-Dirigir y controlar la actividad operativa del puerto a traves de la Comisión Portuaria.

7-Proponer al Comandante Naval de Puertos del Teatro o Sector Estratégico los requerimientos y apoyos necesarios para la adecuada y eficiente integración de la defensa aérea y terrestre del puerto dentro del correspondiente sistema de defensa del Teatro.

8-Disponer la clausura total o parcial y la reapertura del Puerto y promulgar dicha decisión.

9-Informar al Comandante Naval de puertos del Teatro o Sector Estratégico cualquier reducción en la capacidad operativa del puerto, sus efectos sobre el Tráfico Marítimo y el tiempo estimado para normalizar dicha capacidad.

10-Ejercer las funciones de Oficial Control del Tráfico Marítimo (OCONTRAM).

El Comando de Transporte Navales por la misma Resolución COAR Nº 625 se integra al sistema del Control del Tránsito Marítimo, pasando su Jefe a desempeñarse como Jefe del E.M. del Comando de Transporte Navales.

La DEMIL 02/79"S" (Anexo 10) es el documento, en vigor, que regula el sistema de cargas militares y el funcionamiento de la Central Coordinadora de Cargas para el transporte por agua en la Directiva JEOPE 02/81"S".

3.3.1. - COMENTARIOS DE CARACTER GENERAL.

3.3.1.1. EL AGRUPAMIENTO DE LOS COMANDANTES DE PUERTOS.

La Resolución COAR 625 en el sistema de la CONCAP agrupaba a los Comandantes de Puertos bajo dos Comandos Navales independientes:

- Un grupo bajo el Comando del Area Naval Fluvial.
- Otro grupo bajo otro Comando (Zonas I y IV).



Esta distribución asigna Comandantes de Puerto por provincia, en la práctica produjo inconvenientes de diversos órdenes tales como:

- Grandes distancias entre puertos de una misma jurisdicción (Pcia. de ENTRE RIOS con puertos en las costas de los Ríos Paraná y Uruguay).

- Falta de agilidad y adecuada subordinación de medios de otras dependencias nacionales organizadas por otro sistema geográficos (SEIM, DNCP y U.N., PNA, AGP. etc.).

- Falta de homegeneidad en los problemas presentados y soluciones a adoptar.

3.3.1.2. PUESTA EN VIGOR RESOLUCION COAR Nº 625"S".

Su Art. 1º condicionaba que sólo entraba en vigor en caso de "decretarse la MOVILIZACION".

En rigor, debe enriquecerse y completarse esta disposición "o cuando se ordene (o disponga")

3.3.1.3. PUERTOS DE RIO GRANDE Y USHUAIA.

No estaban incluídos en la Resolución COAR Nº 625"S"; en el caso particular del conflicto MALVINAS se apreció la necesidad de afectarlos a dicho esquema.

Es conveniente incluir los Ptos. de Río Grande y Ushuaia en la Resolución COAR.

3.3.1.4. LA ASIGNACION INICIAL DE CARGOS PREVISTOS EN LA RESOLUCION COAR Nº 625"S".

La Resolución establece (Art.2º) que la DGPN en coordinación con la JEOPE, dispondrá el oportuno cubrimiento de cada uno de los cargos previstos. Esta previsión demora el inicio del sistema, pues deben designarse a quienes los ocuparán y éstos deberan iniciar el aprendizaje de sus funciones. Ambos hechos sucedieron y ocasionaron demoras innecesarias durante la primera fase de la puesta en vigor de la Resolción.

Durante el desarrollo del conflicto, los Ctes.de Puertos designados, en general, desconocían el sistema de Control del Tránsito Marítimo.

Durante el conflicto fué designado Cte. del Puerto de Mar del Plata el Cte. de la Fuerza de Submarinos quien por razones operativas debío desplazarse fuera de esa área.

SECRETO



Es conveniente prever que la designación del Cte. de Puerto de Mar del Plata no recaiga en oficiales que serán afectados por otras tareas operativas durante el conflicto y resulta recomendable, que por función de cargo, se asigne al 2º Cte. de la B.N.M.P. los cargos de Cte. Naval de los Puertos de Mar del Plata y Quequen.

En el caso particular de Madryn, es conveniente que el Jefe del Apostadero Naval Madryn, de estar cubierto ese cargo con nivel de Oficial Jefe, sea designado Comandante Naval de Puerto Madryn.

3.3.1.5. - CONOCIMIENTO DE LA NOMINA DE LOS COMANDANTES DE PUERTOS.

La Resolución (Art. 3º) prevé que se comunique la nómina de Comandantes de Puertos sólo al Comando en Jefe del Ejército y a la SEIM. No prevé idéntica comunicación al Comando en Jefe de la Fuerza Aérea, Estado Mayor Conjunto ni a la PNA.

3.3.1.6. - FUNCIONES DE LA PNA EN LA DEFENSA DE PUERTOS.

La PNA es una dependencia de la ARMADA que tiene regulada sus funciones y misiones por Ley 18.711.

En el caso particular de la Defensa de Puertos regulado por la Resolución COAR Nº 625/80"S" Anexo III Art. 4º 2) la PNA tiene asignada la función de "Ejercer la Policía de Seguridad del Puerto".

Para el cumplimiento de su misión general, la PNA tiene establecida una orgánica zonal en el Litoral fluvial y marítimo, esta orgánica cuando se pone en vigor la Resolución 625, no sufre modificaciones pero resulta distinta - en lo zonal- a la establecida para la ARMADA por la Resolución COAR 625 lo que motiva que algunos subordinados a un Prefecto de Zona tengan relaciones de tareas con distintos Comandantes de Puerto o que un Comandante de Puerto tenga relaciones con Prefectos de Puertos subordinados a distintos Prefectos de Zona.

Lo detallado plantea, para el caso de la defensa de puertos, un problema de subordinación o de relaciones de Comando, entre los Oficiales Comandantes de Puerto de la Armada y los Prefectos de Puerto de la PNA.

En rigor la PNA, tiene por la misión asignada por Ley 18.711, una gran cantidad de funciones ajenas a las responsabilidades del Comandante Naval de Puerto, que hacen considerar exagerado que el Prefecto de Puerto sea subordinado al Comandante Naval.

SECRETO



El Comandante de Puerto necesita de la autoridad local de la PNA: información sobre operaciones, ciertos apoyo logístico donde la Armada tiene nulos o reducidos medios, y vigilancia policial portuaria.

Durante el conflicto, no hubo en ningún caso problemas en lo que hace a vigilancia policial portuaria, pero sí los hubo en lo que hace a operaciones, a sostén logístico y de relaciones humanas atribuíbles a fallas personales de Oficiales de la Armada y de la PNA.

Independientemente de que opinamos que en algún momento oportuno la Armada deberá expedirse sobre que pretende realmente de la PNA y de que debe asignarle el rol pertinente y establecer las relaciones entre Comandos y Jefaturas para el caso particular de la Defensa de Puertos, opinamos que la Resolución COAR - que no puede prever todas las necesidades y requerimientos a formular a la PNA- debe incluir ademas de lo establecido en el Art. 4º 2 del Anexo III: "Requerir de la autoridad de la PNA del Puerto toda la información y Sostén Logístico que considere necesario, que deberá ser satisfecho con la más alta prioridad. Toda tarea propia de la PNA en esta situación pasa a segundo termino",sin incluir la subordinación de la autoridad de la PNA al Cte. Naval del Puerto.

3.3.1.7. - LA DEFENSA AEREA Y TERRESTRE DEL PUERTO.

El propósito principal de la defensa de puertos es: la protección de sus instalaciones y buques surtos, contra ataques del enemigo.

El Comandante del Puerto es responsable de encarar, planificar y proveer esta defensa con los medios que le asigne la Armada, los que finalmente, deberá adecuarlos, coordinarlos e integrarlos en función de las capacidades y facilidades respectivas, con las otras fuerzas de defensa u operativas existentes en el área de influencia del puerto dentro del sistema portuario.

Esto en definitiva, exige que para cada puerto se deben fijar- ademas de una estrecha coordinación entre diferentes fuerzas y equipos para cada capacidad del enemigo - las áreas de responsabilidad de cada uno de los Comandos existentes en el sistema de defensa y la necesidad del establecimiento de un Centro Recolector de la Información de Combate (C.R.I.C) en cada una de las unidades participantes.

La autoridad de Coordinación es - o debe ser - el Comandante del Teatro o el Oficial más antiguo presente en el área y debe ser tarea del

SECRETO



Comandante del Puerto la de integrar e integrarse a ese sistema.

Durante el conflicto, en ausencia de normas e instrucciones que regularan este aspecto, la falta de adiestramiento previo en las misiones asignadas por la Resolución COAR Nº 625 y el natural deseo de colaborar y participar en el esfuerzo de guerra, ocasionaron que algunos Comandantes de Puerto excedieran el marco de sus funciones y sobredimensionaran o sobreestimaran sus responsabilidades respectivas llegando a sentirse casi una suerte de "Comandantes de Teatro" o algo cercano a ello, este natural desborde en algunos casos, originó diversas desinteligencias con otras fuerzas, aún dentro de la misma fuerza, y con la PNA.

CONCLUSION PARCIAL:

Es necesario prever la integración del sistema de defensa de cada puerto con el sistema nacional o de teatro (marítimo, terrestre o aéreo) de defensa.

3.3.1.8. - EL ADIESTRAMIENTO PARA ENCARAR EL CONTROL DEL TRANSITO MARITIMO.

la JEOPE anualmente, realiza y conduce ejercitaciones destinadas a instruir y adiestrar distintos componentes que hacen al Control del Tránsito Marítimo, pero nunca desarrolló ninguna ejercitación según la mecánica establecida en la Resolución COAR Nº 625"S" (en vigor según su Art. 1º, sólo al decretarse la Movilización).

Durante el conflicto se notó inicialmente una falta general de adiestramiento y vacíos en la Resolución, que si bién fueron subsanados durante la marcha de las operaciones produciendo naturales inconvenientes, pudieron haberse evitado con algún ejercicio de adiestramiento previo.

CONCLUSION PARCIAL:

Resulta conveniente que al inicio del año naval la DGPN, en coordinación con la JEOP , designe los Comandantes de Puerto que serán afectados a la Resolución COAR Nº 625 y que estos oficiales, una vez capacitados en Control del Tránsito Marítimo, tomen contactos con sus puertos, integren las comisiones portuarias que establece la Resolución COAR, confeccionen y/o actualicen las carpetas operativas de cada puerto incluyendo las capacidades y limitaciones de las fuerzas amigas próximas al área y posteriormente participen total o parcialmente, en

SECRETO



o los ejercicio/s que planifique para el año la JEOPE (CONATRAM).

3.3.2. - EL EMPLEO DE UNIDADES EN EL COMERCIO EXTERIOR Y NAVEGACION DE CABOTAJE.

La doctrina en vigor (A.T.P.2) indica la necesidad de existencia de un organismo gubernamental responsable de la distribución de cargas.

Dicho organismo debe convocar a los armadores nacionales, (Estatales y Privados) para formar una Dirección Nacional del Tránsito Marítimo, cuya tarea es la de distribuir las cargas del comercio exterior y de cabotaje.

La Armada en esta área tiene la responsabilidad de control y protección de ese tráfico.

Durante el desarrollo del conflicto el CONATRAM implementó la citada dirección y la subordinó a la SEIM para cumplir con la doctrina.

CONCLUSION PARCIAL:

La escasa duración del conflicto y las particularidades atípicas de las áreas de operaciones bélicas, impiden formular una conclusión definitoria sobre las ventajas de mantener dentro de la orgánica de la SEIM una Dirección Nacional de Tránsito Marítimo. Esto también es valido en la antitesis.

3.3.3. - EL MANEJO Y DISTRIBUCION DE CARGAS (La C.C.C.)

En el rubro CARGAS, a ser transportadas desde los Puertos por modo acuatico, es necesario diferenciarlas en dos grandes rubros: CARGAS COMERCIALES y CARGAS MILITARES (sostén de las operaciones que hacen al esfuerzo de la Guerra).

Su manejo es distinto.

Las COMERCIALES siguen las disposiciones que para el Comercio Exterior emite y coordina la DINATRAM (3.3.2).

Para las cargas MILITARES las normas existentes (DEMIL 02/79 - JEOPE 02/81) disponían que las FFAA (excepto la ARA) formularan sus requerimientos de transporte de cargas por modo acúatico al EMC (Control y unificación de los requerimientos de transporte) quien traslada los requerimientos a la Central Coordinadora de Cargas (C.C.C.) con la información necesaria para el encaminamiento y programación de las cargas. La ARA los formula directamente a la C.C.C.

El 02 ABR la JEOPE pone en vigor la Directiva 02/81"S" ordenando se cubra la C.C.C. (dpto. Log. del Servicio de Transporte Navales - Galpón Dique 2). Cada Fuerza debía designar un Oficial Enlace. Sólo fué relativamente fluído el enlace con Ejército.

SECRETO



Procedimiento para requerimientos: Según Anexo A punto 3 de la Directiva JEOPE 02/81"S". En general las FF y otros organismos Operativos en el Teatro Malvinas omitieron formular sus requerimientos al EMC y lo trasladaron a la C.C.C. con lo que se produjeron desórdenes, desinteligencias, variantes en la prioridades reales, etc.

3.3.3.1. - LA OBTENCION Y ASIGNACION DE BUQUES PARA LAS CARGAS MILITARES.

Se efectuaron a traves del CONATRAM (responsable de la obtención - requisa o movilización) a requerimiento de la C.C.C.. El CONATRAM fijaba las relaciones de coordinación entre el requerimiento del servicio y el o los Comandantes de Puertos intervinientes y posteriormente ejercía el Control y Ruteo de las Unidades a las respectivas áreas de Operaciones.

COMENTARIO PARCIAL:

Al contrario que el Reino Unido, que movilizó para el conflicto sus mejores unidades mercantes a flote, los armadores argentinos designaron ante los requerimientos del CONATRAM, buques que distaban de estar en óptimas condiciones, con lo que se retrasaron las operaciones de carga y descarga (en puerto de origen y destino) e incluso se produjeron fallas y averías que podían y debían haberse evitado (caso asignación ELMA "LAGO TRAFUL" y "LAGO ARGENTINO").

RECOMENDACION PARCIAL:

Es conveniente que el CONATRAM disponga en la fase requisa o movilización, de un órgano que verifique las aptitudes operativas del buque asignado por el armador.

3.3.3.2. - TRANSPORTE Y SU COORDINACION:

Faltó coordinación con las distintas FF. y no se cumplieron las Directivas pertinentes, esto ocasionó los siguientes inconvenientes:

- Cambios en el tipo de transporte (carga y descarga de buques ya cargados) por otro medio.
- Bajo rendimiento de bodegas (en defecto o en exceso).
- Mala planificación y distribución de las cargas de algunos buques.
- Giros de buques a algunos puertos que posteriormente debieron anularse o modificarse.
- Descontrol en el manejo de las cargas.
- Desconocimiento de si la carga llegó a destino final.

SECRETO



COMENTARIO PARCIAL:

La coordinación y la ejecución del Transporte de Cargas MILITARES presentó muchas fallas, sea por desconocimiento de las Directivas existentes, sea por urgencia o por otras razones.

Estos hechos fueron repeticiones del proceso operado durante muchos años en las cargas para las campañas antárticas donde finalmente se llegó a institucionalizar la Publicación R.E.C.A.R.P.A. cuya adopción y cumplimiento permitió fluidez operativa a las distintas CAV, ésta fluidez se logró también por la experiencia acumulada por los organismos específicos antárticos de cada una de las FFAA y D.N.A., pero en general es poco conocido por el resto de los organismos de cada una de las FF.

3.3.3.3. - EL PROBLEMA DE LOS EMBALAJES Y ROTULACION DE LAS CARGAS MILITARES.

En este aspecto también se presentaron inconvenientes derivados del desconocimiento general de las Directivas y la falta de coordinación entre FF y la C.C.C.. La falta de rotulación, identificación o defectuosa confección, originó, en la carga de los buques y en los puertos de destinos confusiones, dificultades y pérdidas. (caso límite ELMA "CORDOBA").

COMENTARIO PARCIAL:

Similar al anterior (3.3.3.2.).

3.3.3.4. - EL PROBLEMA DE LA ESTIBA Y UTILAJE DE LOS PUERTOS DEL SUR Y DEL PUERTO Y AEROPUERTO DE MALVINAS.

En general el utilaje portuario disponible en los puertos patagónicos, basicamente no permitió realizar las tareas de carga y descarga en forma ágil, agravándose en el caso de grandes pesos (superiores a 10 Tn.). Esta limitación de la capacidad instalada especialmente la ausencia de pórticos para contenedores, motivó que las cargas contenerizadas debieran manipularse abriendo contenedores y fraccionando las cargas para su movimiento buque - muelle.

La ausencia de galpones en muchos puertos del sistema, motivaron que las estibas quedaran expuestas hasta su próximo traslado, congestionando muelles y playas de carga y descarga y que ciertas cargas críticas debieran alijarse en rada, o proceder a descargar parcialmente buques ya cargados para cargarlos con ellas.



Las cargas recibidas en las terminales de Malvinas (Puertos y Aeropuertos), por carencia total de utilaje y transporte adecuado, debieron movilizarse, estibarse y distribuirse en su mayor parte practicamente "a mano" con el consiguiente "desgaste" del personal afectado a esas tareas y el abarrotamiento de muelles.

El empleo de ciertas unidades movilizadas para operar en el muelle de Malvinas también presentó algunas dificultades por desconocimiento de las características portuarias. Caso límite: ELMA "FORMOSA" (sólo 3 de sus 5 bodegas sobre muelle que obligó a correr la carga sobre cubierta para su descarga).

El utilaje de algunos buques seleccionados también presentó dificultades por su antiguedad o deficiente mantenimiento (caso límite: ELMA "RIO CALCHAQUI" - Pluma - sin carga - tiempo mínimo movimiento bodega-muelle: 18 min.; con un T.A.M.: 45 m).

3.3.3.5. - LOS ESTIBADORES:

Aunque, en general, en los puertos continentales no se presentaron grandes inconvenientes, salvo la necesidad de refuerzo con personal de conscripto poco idóneos para esas tareas, en el puerto de Malvinas si los hubo, debido a: escaso número de estibadores enviados desde el continente (CRV) vestimenta inadecuada y el hecho de que no se había dispuesto previamente su "movilización".

COMENTARIO PARCIAL.

Para el planeo de futuras operaciones que requieran este tipo de apoyo, para las FF destacadas, es conveniente prever su constitución, equipamiento y movilización.

3.3.4. - LAS AGENCIAS MARITIMAS Y EL C.T.M.

En general la actuación de las distintas agencias marítimas y la colaboración prestada al ejercicio del Control del Tránsito Marítimo fué eficaz, mereciendo destacarse, por así figurar en algunos informes, sin que esto sea exhaustivo la actuación de las siguientes: TAMIC, AMISA, GEOMATER que además se esforzaron por coordinar y acelerar las cargas militares en las unidades afectadas, facilitando la acción de varios Comandantes Navales de Puerto y en el caso particular de TAMIC que pasó facturas de Servicios Portuarios: SIN CARGO.



El inconveniente más importante detectado sobre actuación de algunos agentes marítimos fué el modificar itinerarios de algunos buques, omitiendo comunicarlos a la Organización de Control de Tránsito Marítimo. (caso límite: movimiento de un buque Liberiano despachado desde ROSARIO destino BAHIA BLANCA, demorado 3 días en INTERSECCION; motivó que el Cte. Naval de Bahía Blanca informara su no arribo en término y la posterior alarma).

CONCLUSION PARCIAL:

La modificación de itinerarios por parte de agencias marítimas y la omisión de información a la Red de Control del TM provoca alarmas injustificadas en los Ctes de Puertos, interferencias mutuas en la Red de Control y especialmente en tareas de exploración operativa (aérea y naval).

3.3.5. - ACTUACION DE LA P.N.A. EN LA RED DE CONTROL DEL T.M.

La P.N.A. ademas de cumplir con las tareas impuestas, o requeridas, por el Control del T.M. (Policía Seguridad de Puertos, disposición de prácticos y apoyo de comunicaciones ya mencionados en 3.3.1.6.), mantuvo durante el desarrollo del conflicto su propio sistema de control del T.M. (duplicación del esfuerzo) con las exigencias propias de su rutina a agentes, capitanes de buque, etc..

Durante el conflicto la PNA cumplió eficazmente tareas en la atención de: muertos, heridos y evacuados de Malvinas.

3.3.6. - ACTUACION DE LAS "COMISIONES PORTUARIAS" (A.T.P.2 y Res. 625"S" Anexo 4).

Se cubrieron sin inconvenientes en todos los puertos del sistema argentino, observando en el ejercicio de sus funciones gran entusiasmo, idoneidad y espíritu dd colaboración.

3.4.- LAS COMUNICACIONES.

El ejercicio del C. del T.M. de por sí exije un volumen considerable de tráfico que dificulta su evacuación por las redes normales.

Durante el desarrollo del conflicto, al no disponerse de una red especial para las comunicaciones del sistema de defensa de puertos y del Control del Tránsito Marítimo, ya que los cuadros de ligazones previstos por la Publicación PCN4 al aumentar el volumen de comucaciones operativas sobrepasaron las posibilidades de la Red ARA, se recurrió primariamente a la Red de PNA y ante falencia y congestionamiento de ésta, a la Red de ENTEL y a la Red privada.

Los operadores de la Red de la PNA no están adiestrados para este tipo de tráfico (están acostumbrados al trabajo en Radiotelefonía, en claro) faltó uniformidad de procedimientos con la ARA.



La Red de la PNA, si bién está en proceso de modernización, aún no lo había completado, con lo que en el conflicto aparecieron dos redes (ARA - PNA) con equipamiento no unificado y en varias zonas incompatibles, que originaron demoras excesivas en las transferencias de cada red.

El encaminamiento de despachos, por la red de PNA, en algunos casos produjeron sensibles demoras cuando ese tráfico no era generado en sus cabeceras principales, (caso límite: 29 hs. de demoras en un "P"), también se notó un elevado porcentaje de mensajes generados no recibidos por sus destinatarios (caso límite: 30% no recibidos, sin poder definirse su causas, en una prueba-control aislada efectuada por un Comandante de Puerto que empleó simultaneamente la Red ARA y la Red PNA para el mismo tráfico).

En el empleo complementario de las redes ARA y PNA se observó incompatibilidad criptográfica que produjo demoras al efectuarse el necesario doblecifrado (por incompatibilidad) y en algunos casos serias vulneraciones al principio de la SEGURIDAD, al tener que recurrirse frecuentemente al uso de las redes de ENTEL y privadas al trasmitirse "en claro" mensajes clasificados.

El procedimiento de AUTENTICACION establecido en la Publicación PCN 15, "Instrucciones de comunicaciones para buques mercantes nacionales en tiempo de guerra", presentó dificultades en su aplicación por su complejidad o por falta de su estudio por parte de los Capitanes Mercantes, por lo que algunos capitanes de Puerto sugieren su simplificación o substitución por métodos mas simple tipo UNIDENT o similar.

El procedimiento de silencio Rt. establecido para los buques en la PCN 15 y la poca flexibilidad para romperlo, ocasionaron a las autoridades de control, desconocimiento de las verdaderas posiciones de los buques mercantes lo que ademas provocó interferencias con: las fuerzas responsables de la Defensa, las operativas de Superficie, Submarinas y Aéreas y particularmente con la Exploración Operativa.

Los distintos componentes de la defensa de puertos se encontraron en el ámbito de las comunicaciones con las siguientes incompatibilidades: en el procedimiento de IFF las Aeronaves FAA sólo un modo civil, las de ARA 2 modos IFF militares, y en el equipamiento de aeronaves la Aviación Naval UHF, en tanto FAA y Ejército sólo VHF.

Los Capitanes de Puerto, por incompatibilidad de equipos, debieron improvisar, durante el conflicto, sistemas especiales para su ligazon con las FFAA locales responsables de la defensa terrestre, aérea y contraaérea del área.

En general las ligazones VHF, tanto de C.Tránsito Marítimo como de la defensa de Puerto, no presentaron inconvenientes entre unidades a flote, las ligazones VHF tierra - buque - por razones de distancia, fueron poco eficientes.

Conclusiones y acciones

Recomendadas

2

SECRETO



4 - CONCLUSIONES.

Antes de iniciar la redacción de las conclusiones, queremos dejar expresamente asentados dos juicios que han sido producto del estudio realizado:

a) Que las conclusiones a formular, están basadas en el análisis de una serie de acciones desarrolladas dentro de un sistema de defensa portuario y de un sistema de control del Tránsito Marítimo, que no han sido puestos a prueba por actos reales de guerra.

b) Que el accionar general de todas y cada una de las autoridades afectadas a roles de responsabilidad en cada uno de los órganos de ambos sistemas fué encomiable desde el punto de vista de la vocación de servir y de colaborar o participar en el conflicto con sus esfuerzos, pero en general la libertad de acción de que gozaron los llevó naturalmente a sobredimensionar sus roles de funciones y responsabilidades, dando como producto final un esfuerzo local o puntual desmesurado y desproporcianado de respuesta con respecto a la amenaza real, las capacidades del enemigo y al verdadero esfuerzo de la guerra en el TOAS.

4.1. - EN EL MARCO LEGAL NACIONAL.

4.1.1. - MOVILIZACION:

El encuadre legal que permite la movilización del material y personal mercante nacional, debe perfeccionarse, reglamentarse, y unificarse bajo una unica autoridad responsable, a fin de, posibilitar su rápida incorporación y adecuación las necesidades operativas de la ARA en caso de guerra (Sirva de antecedente el ejemplo dado por el R.U. durante el conflicto.).

4.1.2. - SISTEMA SUBSIDIO SEIM AL FOMENTO DE LA MARINA MERCANTE.

En general, las políticas nacionales (SEIM) de subsidios a la Marina Mercante Nacional, no estuvieron orientadas hasta aquí al fomento y desarrollo de unidades tipo de posible empleo futuro para la ARA (como buques auxiliares de la flota) y de las demás FF.AA. en caso de guerra.

4.1.3. - PREFECTURA NAVAL ARGENTINA.

La Legislación que rige los roles y finciones de la Prefectura Naval Argentina resultó insuficiente, o difusa, para hacer frente al esfuerzo integrado durante el conflicto.

4.2. - EN EL MARCO DE LA ACCION CONJUNTA DE LAS FF.AA.

4.2.1. - En general el sistema utilizado para cargas militares (aprovisionamiento conjunto al esfuerzo de guerra) adoleció de muchas fallas producto del desconocimiento, descordinación y aún parcial motivación de representantes de algunas de las FFAA.

SECRETO



4.2.2. - Contribuyó a aumentar las fallas apreciadas, la carencia de una publicación de uso interfuerzas y múltiple que explique y acote los procedimientos del sistema de cargas militares, brinde la información necesaria para el encaminamiento y programación de las cargas, el rol del EMC y la Central Logística, requerimientos, almacenamiento, coordinación, embalajes, control de las cargas, descargas, rotulación, identificación, tipo de contenedores, transporte de cargas, explosivos y munición, material electrónico; que brinde detalles de las facilidades del arco portuario, utilaje existente o movilizable, capacidades y playas de almacenamiento. (Pese a la existencia parcial de Directivas, éstas fueron ignoradas o cumplidas en forma deficiente).

4.2.3. - Indefinición en las jurisdicciones de responsabilidades de defensa aérea, terrestre y marítima de cada puerto.

4.3. - EN EL MARCO INSTITUCIONAL.

4.3.1. - LA RESOLUCION COAR Nº 625/80"S"

4.3.1.1. - El hecho que su puesta en vigor fuera sólo para el caso de "decretarse la movilización", no permitió que con antelación se efectuaran los ajustes que surgieron como necesarios durante el desarrollo del conflicto.

Luego de la finalización del conflicto, el Cte. del C. del T.M., ha afectuado una serie de proposiciones de modificación a la anterior Resolución COAR Nº 625/80"S" que en principio fué aprobada por el Sr. JEMGA con órden de retenerla hasta que la CORENA finalice su estudio sobre reestructuración de la Armada.

Esta Comisión está, en general, de acuerdo con las modificaciones propuestas por CONATRAM excepto:

a) Anexo III-Art. 4º2- Dependencia de la PNA.

Donde la proposición CONATRAM es de; subordinación total al Comandante Naval del Puerto y la nuestra de: "Requerir de la autoridad de la PNA del Puerto toda la información y Sostén Logístico que considere necesario, que deberá ser satisfecho con la más alta prioridad. Toda tarea propia de la PNA en esta situación pasa a segundo término", sin incluir la subordinación de la autoridad de la PNA al Cte. Naval del Puerto (Antecedente 3.3.1.6 de este informe).

SECRETO



b) Anexo III - Art. 4º3 -

Sugerimos el reemplazo de Coordinar por Integrar... en razón que durante el desarrollo del conflicto, y es previsible también sucederá en el futuro, que el Cte. Naval del Puerto se encuentre en su área con unidades terrestres, aéreas, y aún navales que lo sobrepasan ampliamente en sistemas de armas, grado militar, de Comando (Antecedente: 3.3.1.7.).

4.3.2. - LA DEFENSA DE AREAS FOCALES.

4.3.2.1.- LA OPERACION "LEON" (Area local Río de la Plata) y PUERTOS DEL SENE.

4.3.2.1.1. Al sobrevalorar las capacidades del enemigo por encima de las asignadas por el Comité Militar, el Comandante de la Operación, para contrarrestarlos sobredimensiona los medios y personal necesario; el desarrollo de la crisis amplió su libertad de acción y lo llevó a actuar cada vez en mayor medida en dimensionamiento de medios y misiones asignadas a los distintos componentes, lo que motivó un significativo esfuerzo, comparado con el real esfuerzo de la guerra en el teatro de operaciones.

4.3.2.1.2. En general la operación "LEON" se desarrolló con medios inadecuados (eran los disponibles), desde posiciones inadecuadas (el teatro no permite un juego y ensamble armónico de posiciones relativamente favorables), asignación de misiones superiores a las reales capacidades de sus medios, que ocasionaron-en su ejecución- demoras innecesarias y mayores costos (inadecuados) al comercio marítimo del país en en el área.



4.3.2.1.3. La ausencia de un plan general de Defensa del Area Focal del Río de la Plata, la carencia de la infraestructura fija y elementos náuticos (medios) y electrónicos (sensores) adecuados a este sistema defensivo y a las distintas Hipótesis de Guerra, sumados al exíguo plazo disponible para la planificación e implementación de "LEON" y la ausencia de ejercitaciones previas en este tipo de tareas, de alguna manera, justifican los excesos puntualizados anteriormente.

4.3.2.1.4. A nuestro juicio, el rédito de la operación "LEON" fué simbólico, y sólo expresó la voluntad del país de ejercer - en plenitud - su soberanía en el área focal del Río de la Plata. Al no haberse desarrollado acciones de guerra, no es posible apreciar el grado de su EFECTIVIDAD, aún cuando es factible calificar a la seguridad del sistema muy por debajo del 100%

4.3.2.2. LA DEFENSA DEL AREA FOCAL "EL RINCON"

4.3.2.2.1. La existencia previa de un plan de defensa de la BNPB, la menor área a negar al enemigo, la apreciación de capacidades del enemigo más acordes a la realidad, y la aceptación por el Comandante de la falta de preaviso contra ataques aéreos provenientes desde el mar, dieron como resultados un esfuerzo de defensa relativamente pequeño comparado con "LEON" y por lo tanto un mejor costo-efectividad relativo

4.3.2.2.2. El plan de defensa "EL RINCON", evidenció desajustes de coordinación entre la ARA y la PNA.



4.3.2.2.3. La defensa del "EL RINCON" evidenció la carencia de infraestructura fija (ECP y Sec) y medios (embarcaciones y sistemas electrónicos, radares de búsqueda mar y aire lejanos y cercanos, IFF (mar -aire) idóneos para encarar este tipo de actividades.

4.3.3. LA DEFENSA DE LOS OTROS PUERTOS.

4.3.3.1. - Carencia de un plan de defensa ajustado a cada puerto.

4.3.3.2. - Indefinición en la jurisdicción de responsabilidad de la defensa del puerto.

4.3.3.3. - Carencia de una carpeta operativa de cada puerto.

4.3.4. LOS COMANDANTES NAVALES DE PUERTO.

4.3.4.1. - Los Comandantes de Puerto, inicialmente, desconocían sus funciones, sus zonas de responsabilidades y los distintos agentes que integraban la operativa portuaria.

Tuvieron dificultades de coordinación y de relaciones de mando con las autoridades de la PNA.

Tuvieron dificultades en la integración y coordinación de la defensa del puerto con las otras autoridades de defensa marítima, aérea y terrestre próximas a sus jurisdicciones.

Tuvieron dificultades con la programación y operación de las cargas militares.

Carecieron de información completa y actualizada sobre el Tránsito Marítimo próximo a su jurisdicción.

Tuvieron dificultades con el utilaje de los puertos y con el personal de estibadores.

Los problemas de los sistemas de comunicaciones (incompatibilidad, cantidad, adiestramiento operadores, etc.) dificultaron el ejercicio del Comando.

4.4. - EN EL MARCO DE LAS COMUNICACIONES.

4.4.1. EN EL MARCO DEL TRANSITO MARITIMO.

4.4.1.1. - La carencia de una red exclusiva para el C.T.M. (Sistema MERCO Capítulo VII ATP2) y el congestionamiento de las



redes del PCN4, obligó a recurrir a la red de PNA, a la red ENTEL, o a la red privada que originaron la pérdida de los requisitos básicos de RAPIDEZ, SEGURIDAD y CONFIANZA de las comunicaciones.

4.4.1.2. La incompatibilidad criptográfica entre las redes de la PNA y la ARA afectó al requisito de CONFIANZA y al de SEGURIDAD.

4.4.2. EN LA DEFENSA DE PUERTO.

4.4.2.1. La diversidad e incompatibilidad de equipos de los distintos componente del sistema de defensa obligaron a montar sistemas improvisados apelando, para ello, a equipos de las FF.AA., Dependencias Oficiales o del medio civil, llegándose en algunos puertos, a no poder establecer las comunicaciones correspondientes.

4.4.2.2. El sistema IFF entre unidades de las distintas FF.AA. no funcionó por incompatibilidades.

4.4.2.3. El sistema VHF Buque-Tierra no funcionó por problemas de alcance.

4.4.2.4. Si bién los inconvenientes acaecidos en las comunicaciones aparentemente deberían ser solucionados en el futuro con la adopción e implementación de una red exclusiva para el CONATRAM, no consideramos recomendable la adopción de esta solución a pesar de su indudable APTITUD por sus implicancias en el requisito de FACTIBILIDAD y especialmente en el de ACEPTABILIDAD y la posibilidad de poder optar por una solución intermedia, cual es, la instalación de terminales del sistema de computación de datos de la ARA en cada uno de los puertos comprendidos en la organización del CONATRAM, enlazados por la red informática de la ARA.

4.4.3. PUBLICACIONES DOCTRINARIAS.

4.4.3.1. El procedimiento de Autenticación establecido en la PCN 15, resultó dificultoso para los Capitanes Mercantes.

SECRETO



4.4.3.2. El silencio RT establecido en la PCN 15, ocasionó dificultades al ejercicio del Control TM cuando los Capitanes Mercantes modificaban su PIM.

4.4.3.3. La Publicación PCN 15 inicialmente resultó desactualizada en los anexos correspondientes a los indicativos de las autoridades de control naval, de buques mercantes argentinos y de "llamada de radio de guerra".

4.4.3.4. Los promotores produjeron un exceso de tráfico operativo que saturó las redes establecidas en la Publicación PCN.4.

4.4.4. ADIESTRAMIENTO DE OPERADORES.

4.4.4.1. La "costumbre" de trabajo de los operadores de la red de la PNA demoraron exageradamente el tráfico.

4.5. EN EL MARCO DE LA INFORMACION E INTELIGENCIA.

4.5.1. La carencia de un BANCO DE DATOS sobre el tránsito fluvial marítimo, detalles del sistema portuario, agencias náuticas, importadores, exportadores, prácticos, pesqueros, etc. produjo inconvenientes que originaron improvisaciones para su solución.

No es correcto

4.5.2. La carencia de una carpeta operativa para uso del Comandante Naval de cada puerto, produjo inconvenientes que llevaron a improvisaciones para su solución.

4.5.3. La falta del requisito "RAPIDEZ" y otras deficiencias de las Comunicaciones del Tránsito Marítimo, afectaron la inteligencia operativa propia para nuestras FFNN, Submarinas y de exploración aérea.

4.5.4. La carencia en los puertos, de terminales del sistema de computación de datos de la ARA y el debido enlace con la Red informática, ocasionaron dificultades a los Comandantes de Puerto, a las autoridades superiores del C. del Tránsito Marítimo y a las operaciones de las FF.

4.6. EN EL MARCO DE LA DOCTRINA.

4.6.1. El marco doctrinario establecido para la defensa de Puertos y el control del Tránsito Marítimo en las Publicaciones ATP1 (A) y ATP2 han evidenciado ser adecuadas y esta Comisión no tiene observaciones ni sugestiones que formular para su enriquecimiento.



4.6.2. La Publicación "NORMAS PARA PROCEDER A LA VISITA, EL REGISTRO Y LA CAPTURA DE BUQUES MERCANTES EXTRANJEROS EN TIEMPO DE GUERRA" resultó de escaso, o nulo valor, en las acciones desarrolladas durante el conflicto. Debe ser sometida a una revisión total con inclusión de las normas internacionales vigentes, en su nueva redacción resulta conveniente dar participación a los Oficiales Navales, de la PNA, Prácticos y Capitanes Mercantes, que participaron en la Operación "LEON" (3.1.3.4.).

4.6.3. Las Publicaciones FUNA 22 y la E.G.I.M. "DEFENSA DE BASES NAVALES AVANZADAS", que no son doctrina oficial de la ARA, han demostrado ser una excelente guía de validez para este tipo de defensa. Resulta conveniente encarar su revisión para su adopción doctrinaria posterior.

4.6.4. La escasa duración del conflicto y las particularidades atípicas de las áreas de operaciones bélicas, impiden formular una conclusión definitoria sobre las ventajas de mantener dentro de la SEIM una Dirección Nacional de Tránsito Marítimo.

4.6.5. En presencia de amplios espejos de agua que a su vez se constituyen en áreas focales del tránsito marítimo a defender y controlar (caso Río de la Plata exterior y RINCON), la mayor aptitud del dispositivo defensivo, se logra con un sistema de estaciones de infraestructura fija en el fondo (del espejo de agua), completado o auxiliado, por medios navales menores diseñados al efecto, en lugar de la asignación de unidades navales para cumplir con las tareas emergentes. Nuestro país y la ARA carecen de este tipo de estaciones que deberán estudiarse y preverse. Para el caso Río de la Plata, apreciamos que la oportunidad mas aceptable será cuando sea necesario encarar el reemplazo del actual "Ponton Prácticos Recalada"

4.7. EN EL MARCO DE LA INSTRUCCION Y ADIESTRAMIENTO.

4.7.1. Durante la primera parte del conflicto, prácticamente las dotaciones de "Visita y registro" no conocían sus funciones, desconocían la documentación a exigir a los buques mercantes visitados y especialmente las prescripciones internacionales vigentes referente a visita de buques hospitales y de prisioneros (Normas Convenciones de Ginebra).

SECRETO



4.7.2. Los Comandantes Navales de Puerto incialmente, desconocían sus funciones, los puertos y sus características de los cuales serían responsables, las autoridades que debían colaborar con él, y la cadena de operación para el procedimiento a seguir con cargas civites y militares.

4.7.3. Las FF.AA., como usuarios del sistema de transporte de carga militares por modo acuatico, carecían del concepto y desconocían el procedimiento.

4.7.4. La rigidez original de la puesta en vigor de la Res. COAR Nº 625 (solo "en caso de decretarse la movilización") impidió el adiestramiento en esta operación de control.

4.7.5. Las periódicas ejercitaciones del sistema CONATRAM, los cursos efectuados por Capitanes Mercantes y la doctrina establecida, previas al inicio del conflicto, resultaron de suma utilidad y posibilitaron el ejercicio del C.T.M.

4.7.6. Las actividades desarrolladas entre la PNA y la ARA, evidenciaron fallas de coordinación para el trabajo conjunto en este tipo de operaciones.

4.8. EN EL MARCO DE LA PLANIFICACION.

4.8.1. En la Operación "LEON" su Comandante sobredimensionó las capacidades asignadas al enemigo.

4.8.2. La misión que se impuso el Comandante de la Operación "LEON" sobrepasó los límites de su propia fuerza, involucrando a la PNA y la organización del Tránsito Marítimo de la zona (3.1.)

4.8.3. En la redacción del párrafo "Fuerzas Amigas" de la Operación "LEON", la mención genérica de FF.AA. y PNA sin especificar las operaciones que la vinculaba, restó información a sus subordinados, complicaron la coordinación entre FF. y produjeron algún tipo de superposición, interferencias y aún omisiones en las tareas.

4.8.4. La rigidez operativa de inspeccionar todos los buques entrantes, unida a la carencia de medios aptos asignados, afectaron la fluidez y economía del comercio marítimo propio.

4.8.5. Es necesario prever la integración del sistema de defensa de cada puerto con el sistema nacional o de Teatro-terrestre, naval y/o aéreo de defensa, a fin de especificar y definir claramente las jurisdicciones y responsabilidades de defensa de cada Comandante Naval de Puerto.

SECRETO



4.9. EN EL MARCO DEL TRATADO DEL RIO DE LA PLATA Y SU FRENTE MARITIMO.

La oportuna información y posterior coordinación efectada con la Armada de la República Oriental del Uruguay por el señor JEMGNA y nuestra Cancillería permitió que el desarrollo de las distintas operaciones componentes de "LEON" se mantuvieron dentro de lo establecido en el "Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo" del 19 NOV 1973 (Art. 85º y 86º) y que la Armada de la ROU asumiera la prevista responsabilidad en el control del tránsito marítimo y fluvial propio en su zona.

5. - ACCION RECOMENDADA.

5.1.- EN EL MARCO LEGAL NACIONAL

5.1.1. Adecuar la legislación vigente sobre Movilización, a fin de, posibilitar la rápida incorporación de medios y personal necesarios de la Marina Mercante y SEIM al esfuerzo de guerra.

5.1.2. Promover que una importante alicuota de los fondos de subsidios de la SEIM sean orientados, o den preferencia, a apoyar la construcción de buques mercantes y pesqueros, cuyo empleo futuro sea de interes a las operaciones navales.

5.1.3. Revisar la Legislación en vigor referente a la PNA, a fin de, clarificar y especificar las misiones y tareas operativas que interesan particularmente a la ARA y que adecuen su dimensión, equipamiento, intrucción y adiestramiento.

5.2.- EN EL MARCO DE LA ACCION CONJUNTA.

5.2.1. Recomponer a través de una Comisión Interfuerzas (EMCO), las instrucciones básicas para la organización del transporte y cargas militates por agua, con recomendaciones especiales para el caso de ocupación y/o recuperación de territorios (se recomienda como hipótesis de trabajo la Publicación RECARPA de la A.P.N.A.)

5.3.- EN EL MARCO INSTITUCIONAL.

5.3.1. LA RESOLUCION COAR Nº 625/80"S".

5.3.1.1. Aprobar las modificaciones propuestas por el Cte. del T.M., con las siguientes variantes:



Anexo III Art. 4º 2: "Requerir de la autoridad de PNA del Puerto toda la información y sostén Logístico que considere necesario, que deberá ser satisfecho con la más alta prioridad. Toda tarea propia de la PNA en esta Situación pasa a segundo término" sin incluir la subordinación de la autoridad de la PNA al Cte. Naval del Puerto.

Anexo III Art. 4º3: Reemplazar "Coordinar" por "Integrar".

5.3.2. LA DEFENSA DE AREAS FOCALES.

5.3.2.1. Estudiar, definir y adoptar un plan de defensa para cada área focal, con instlaciones y equipos que se adecuen a necesidades permanentes de tiempo de paz (Plataformas fijas, Radares, IFF, Comunicaciones y embarcaciones, etc.). Definir el plan regulador para el desarrollo de la infraestructura fija y equipamiento, a fin de cumplimentarlo a medida que las disponibilidades presupuestarias lo permitan, adoptando como fecha inicial la de necesidad de reemplazo del actual Ponton Prácticos "RECALADA" en el Río de la Plata.

5.3.3. LA DEFENSA DE CADA PUERTO.

5.3.3.1. Disponer la confección de un Plan de Defensa para cada puerto con mención específica de sus vínculos (especialmente con las defensas terrestres, aéreas y marítimas del área) y sus límites en lo que hace a su jurisdicción.

5.3.3.2. Disponer la redacción de una carpeta operativa para cada puerto del sistema, que contenga la información necesaria para el Cte. Naval del Puerto. Adecuar normas para su actualización.

5.4. EN EL MARCO DE LAS COMUNICACIONES.

5.4.1. Estudiar y definir el sistema de comunicaciones de cada puerto para el enlace de la defensa del puerto con las FF (marítimas, terrestres y aéreas) presentes en el área.

5.4.2. Incorporar a la Publicación PCN 15 (Cap.04 Art. 0403) como item 5:

"Cuando se ordene silencio RT total, los Capitanes podrán romperlo solamente cuando su posición en el mar difiera en más de 6 horas con respecto a la estimada en su Mensaje de movimiento".

(Esta Acción Recomendada fué también propuesta por el CONATRAM y en principio aprobada a nivel del JEMGA).

5.5. EN EL MARCO DE LA INFORMACION E INTELIGENCIA.

5.5.1. Estudiar la posibilidad del montaje de terminales del sistema de computación de datos de la ARA, en cada uno

SECRETO



de los puertos comprendidos en la organización del Control del Tránsito Marítimo, enlazada por la red de informática de la A.R.A.

5.5.2. Disponer la confección de un Banco de Datos de la Marina Mercante que englobe todo lo referente al Comercio Mercante propio (Agencias, importadores, exportadores, prácticos, detalles del sistema portuario, líneas, frecuencias, pesqueros, etc.) y al tránsito fluviomarítimo propio.

5.6. EN EL MARCO DE LA DOCTRINA.

5.6.1. Disponer la revisión y actualización de las Publicaciones FUNA 22 "DEFENSA DE PUERTO" y "DEFENSAS DE BASES NAVALES AVANZADAS" con la finalidad de su adaptación y adopción como doctrina oficial de la A.R.A.

5.6.2. Disponer la revisión total de la Publicación "NORMAS PARA PROCEDER A LA VISITA, EL REGISTRO Y CAPTURA DE BUQUES MERCANTES EXTRANJEROS EN TIEMPO DE GUERRA" dando participación a los Oficiales de la Armada, Prefectura Naval Argentina, Prácticos y Capitanes Mercantes que participaron en estas tareas durante la Operación "LEON".

En esta nueva Publicación, deben incluirse las normas internacionales vigentes.

5.7. EN EL MARCO DE LA INSTRUCCION Y ADIESTRAMIENTO.

5.7.1. Mantener en vigor los actuales planes de Instrucción y Adiestramiento del CONATRAM.

5.7.2. Intensificar la instrucción sobre procedimientos de autenticación a buques mercantes (P.C.N. 15 Cap.XVI).

5.7.3. Intensificar la instrucción y adiestramiento entre la PNA y la ARA en ejercitaciones de C.T.M. y Defensa de Puertos.

5.7.4. Realizar anualmente una ejercitación de C.T.M. según lineamientos Resolución COAR Nº 625/80"S" (Mod.).

ISIDORO A. PARADELO Capitán de Navío	ZENON S. BOLINO Capitán de Navío

ANEXO I - Conclusiones y Acciones Recomendadas

Agrupadas por Areas

3

SECRETO



ANEXO I AL ANALISIS DE LAS OPERACIONES REALIZADAS POR LA ARMADA PARA EL CONTROL DEL RIO DE LA PLATA, LA DEFENSA DE PUERTOS Y EL CONTROL DEL TRANSITO MARITIMO DURANTE EL CONFLICTO DEL ATLANTICO SUR.

"Conclusiones y Acciones Recomendadas agrupadas por Areas."

1.- Defensa de Areas Focales.

2.- Control del Tránsito Marítimo.

3.- Remisión de Cargas.

4.- Orden General.



SECRETO



OBSERVACION:

La numeración de los Antecedentes corresponde al cuerpo del "Análisis de las operaciones realizadas por la Armada para el control del Río de la Plata, la defensa de puertos y el Control del Tránsito Marítimo durante el Conflicto del Atlántico Sur".-



SECRETO



1.- Defensa de Areas Focales.

1.1.- Conclusiones.

1.1.1. Río de la Plata y SENE.

1.1.2. El Rincón.

1.1.3. La Defensa de otros Puertos.

1.1.4. Comunicaciones.

1.1.5. Inteligencia.

1.1.6. Doctrina.

1.1.7. Instrucción y Adiestramiento.

1.1.8. Planificación.

1.1.9. Aplicación del Tratado del Río de la Plata.

1.2.- Acciones Recomendadas.

1.3.- Antecedentes.

SECRETO



1.- LA DEFENSA DE AREAS FOCALES.

1.1.- CONCLUSIONES.

1.1.1.- LA OPERACION "LEON" (Area Focal Río de la Plata) y PUERTOS DEL SENE.

1.1.1.1.- Al sobrevalorar las capacidades del enemigo por encima de las asignadas por el Comité Militar, el Comandante de la Operación, para contrarrestarlos sobredimensiona los medios y personal necesario; el desarrollo de la crisis amplió su libertad de acción y lo llevó a actuar cada vez en mayor medida en dimensionamiento de medios y misiones asignadas a los distintos componentes, lo que motivó un significativo esfuerzo, comparado co el real esfuerzo de la guerra en el teatro de operaciones.

1.1.1.2.- En general la Operación "LEON" se desarrolló con medios inadecuados (eran los disponibles desde posiciones inadecuadas (el teatro no permite un juego y ensamble armónico de posiciones relativamente favorables), asignación de misiones superiores a las reales capacidades de sus medios, que ocasionaron -en su ejecución- demoras innecesarias y mayores costos (inadecuados) al comercio marítimo del país en el área.

1.1.1.3.- La ausencia de un plan general de Defensa de Area Focal del Río de la Plata, la carencia de la infraestructura fija y elementos náuticos (medios) y electrónicos (sensores) adecuados a este sistema defensivo y a las distintas Hipótesis de Guerra, sumados al exíguo plazo disponible para la planificación e implementación de "LEON" y la ausencia de ejercitaciones previas en este tipo de tareas de alguna manera, justifican los excesos puntualizados anteriormente.

1.1.1.4.- A nuestro juicio, el rédito de la operación "LEON" fue simbólico, y sólo expresó la voluntad del país de ejercer - en plenitud - su soberanía en el área focal del Río de la Plata. Al no haberse desarrollado acciones de guerra, no es posible apreciar el grado de su EFECTIVIDAD, aún cuando es factible calificar a la seguridad del sistema muy por debajo del 100%.

...///

1.1.2.- LA DEFENSA DEL AREA FOCAL "EL RINCON"

1.1.2.1. La existencia previa de un plan de defensa de la BNPB, la menor área a negar al enemigo, la apreciación de capacidades del enemigo más acordes a la realidad, y la aceptación por el Comandante de la falta de preaviso contra ataques aéreos provenientes desde el mar, dieron como resultados un esfuerzo de defensa relativamente pequeño comparado con "LEON" y por lo tanto un mejor costo efectividad relativo.

1.1.2.2. El plan de defensa "EL RINCON" evidenció desajustes de coordinación entre la ARA y la PN

1.1.2.3. La defensa del "RINCON" evidenció la carencia de infraestructura fija (EPC y Sec) y medios (embarcaciones y sistemas electrónicos, radares de búsqueda mar y aire lejanos y cercanos IFF (mar-aire) idóneos para encarar este tipo de actividades.

1.1.3.- LA DEFENSA DE LOS OTROS PUERTOS.

1.1.3.1. Carencia de un plan de defensa ajustado a cada puerto.

1.1.3.2. Indefinición en la jurisdicción de responsabilidad de la defensa del puerto.

1.1.3.3. Carencia de una carpeta operativa de cada puerto.

1.1.3.4. Indefinición en las jurisdicciones de responsabilidades de defensa aérea, terrestres y marítima de cada puerto.

1.1.4.- COMUNICACIONES EN LA DEFENSA DE PUERTO.

1.1.4.1. La diversidad e incompatibilidad de equipos de los distintos componente del sistema de defensa obligaron a montar sistemas improvisados apelando, para ello, a equipos de las FF.AA., Dependencias Oficiales o del medio civil, llegándose en algunos puertos, a no poder establecer las comunicaciones correspondientes.

1.1.4.2. El sistema IFF entre unidades de las distintas FF.AA. no funcionó por incompatibilidades

1.1.4.3. El sistema VHF Buque-Tierra no funcionó por problemas de alcance.



1.1.4.4. Si bién los inconvenientes acaecidos en las comunicaciones aparentemente deberían ser solucionados en el futuro con la adopción e implementación de una red exclusiva para el CONATRAM, no consideramos recomendable la adopción de esta solución a pesar de su indudable APTITUD por sus implicancias en el requisito de FACTIBILIDAD y especialmente en el de ACEPTABILIDAD y la posibilidad de poder optar por una solución intermedia, cual es, la instalación de terminales del sistema de computación de datos de la ARA en cada uno de los puertos comprendidos en la organización del CONATRAM, enlazados por la red informática de la ARA.

1.1.5.- <u>INTELIGENCIA</u>.

1.1.5.1. La carencia de un BANCO DE DATOS sobre el tránsito fluvial marítimo, detalles del sistema portuario, agencias náuticas, importadores, exportadores, prácticos, pesqueros,etc. produjo inconvenientes que originaron improvisaciones para su solución.

1.1.6.- <u>DOCTRINA</u>.

1.1.6.1. La Publicación "NORMAS PARA PROCEDER A LA VISITA, EL REGISTRO Y LA CAPTURA DE BUQUES MERCANTES EXTRANJEROS EN TIEMPO DE GUERRA" resultó de escaso, o nulo valor, en las acciones desarrolladas durante el conflicto. Debe ser sometida a una revisión total con inclusión de las normas internacionales vigentes, en su nueva redacción resulta conveniente dar participación a los Oficiales Navales, de la PNA, Prácticos y Capitanes Mercantes, que participaron en la Operación "LEON" (3.1.3.4.).

1.1.6.2. Las Publicaciones FUNA 22 y la E.G.I.M. "DEFENSA DE BASES NAVALES AVANZADAS", que no son doctrina oficial de la ARA, han demostrado ser una excelente guía de validez para este tipo de defensa. Resulta conveniente encarar su revisión para su adopción doctrinaria posterior.

1.1.6.3. En presencia de amplios espejos de agua que a su vez se constituyen en áreas focales del tránsito marítimo a defender y controlar (caso Río de la Plata exterior y RINCON), la mayor aptitud del dispositivo defensivo, se logra con un sistema de estaciones de infraestructura fija en el fondo (del espejo de agua), completado o auxiliado, por medio navales menores diseñados al efecto, en lugar de la designación de unidades navales para cumplir con las tareas emergentes.

SECRETO



Nuestro país y la ARA carecen de este tipo de estaciones que deberán estudiarse y preverse. Para el caso Río de la Plata, apreciamos que la oportunidad mas aceptable será cuando sea necesario encarar el reemplazo del actual "Ponton Prácticos Recalada".

1.1.7.- INSTRUCCION Y ADIESTRAMIENTO.

1.1.7.1. Durante la primera parte del conflicto, prácticamente las dotaciones de "Visita y registro" no conocían sus funciones, desconocían la documentación a exigir a los buques mercantes visitados y especialmente las prescripciones internacionales vigentes referentes a visita de buques de buques hospitales y de prisioneros (Normas Convenciones de Ginebra).

1.1.7.2. Las actividades desarrolladas entre la PNA y la ARA, evidenciaron fallas de coordinación para el trabajo conjunto en este tipo de operaciones.

1.1.8.- PLANIFICACION.

1.1.8.1. En la Operación "LEON" su Comandante sobredimensionó las capacidades asignadas al enemigo.

1.1.8.2. La misión que se impuso el Comandante de la Operación "LEON" sobrepasó los límites de su propia fuerza, involucrando a la PNA y la organización del Tránsito Marítimo de la zona (3.1.)

1.1.8.3. En la redacción del párrafo "Fuerzas Amigas" de la Operación "LEON", la mención genérica de FF.AA. y PNA sin especificar las operaciones que la vinculaba, restó información a sus subordinados complicaron la coordinación entre FF. y produjeron algún tipo de superposición, interferencias y aún omisiones en las tareas.

1.1.8.4. La rigidez operativa de inspeccionar todos los buques entrantes, unida a la carencia de medios aptos asignados, afectaron la fluidez y economía del comercio marítimo propio.

1.1.9.- APLICACION DEL TRATADO DEL RIO DE LA PLATA Y SU FRENTE MARITIMO.

La oportuna información y posterior coordinación efectuada con la Armada de la República Oriental del Uruguay por el señor JEMGNA y nuestra Cancillería permitio que el desarrollo de las distintas operaciones componentes de "LEON" se mantuvieron dentro de lo establecido en el "Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo" del 19 NOV 1973 (Art.85º y 86º) y que la Armada de la ROU asumiera la prevista responsabilidad en el control del tránsito marítimo y fluvial propio en su zona.

SECRETO



1.2.- ACCIONES RECOMENDADAS.

1.2.1.- LA DEFENSA DE AREAS FOCALES.

Estudiar, definir y adoptar un plan de defensa para cada área focal, con instalaciones y equipos que se adecuen a necesidades permanentes de tiempo de paz (Plataforma fijas, Radares, IFF, Comunicaciones y embarcaciones, etc.). Definir el plan regulador para el desarrollo de la infraestructura fija y equipamiento, a fin de, cumplimentarlo a medida que las disponibilidades presupuestarias lo permitan, adoptando como fecha inicial la de necesidad de reemplazo del actual Ponton Prácticos "RECALADA" en el Río de la Plata.

1.2.2.- LA DEFENSA DE CADA PUERTO.

1.2.2.1. Disponer la confección de un Plan de Defensa para cada puerto con mención específica de sus vínculos (especialmente con las defensas terrestres, aéreas y marítimas del área) y sus límites en lo que hace a su jurisdicción.

1.2.2.2. Disponer la confección de un Banco de Datos de la Marina Mercante que englobe todo lo referente al Comercio Mercante (Agencias, importadores, exportadores, prácticos, detalles del sistema portuario, líneas, frecuencias, pesqueros, etc.) y al tránsito fluviomarítimo propio.

1.2.3.- REVISION DE PUBLICACIONES DOCTRINARIAS.

1.2.3.1. Disponer la revisión y actualización de las Publicaciones FUNA 22 "DEFENSA DE PUERTO" y "DEFENSAS DE BASES NAVALES AVANZADAS" con la finalidad de su adaptación y adopción como doctrina oficial de la ARA.

1.2.3.2. Disponer la revisión total de la Publicación "NORMAS PARA PROCEDER A LA VISITA, EL REGISTRO Y CAPTURA DE BUQUES MERCANTES EXTRANJEROS EN TIEMPO DE GUERRA" dando participación a los Oficiales de la Armada, Prefectura Naval Argentina, Prácticos y Capitanes Mercantes que participaron en estas tareas durante la Operación "LEON"

En esta nueva publicación, deben incluirse las normas internacionales vigentes.

SECRETO



1.3. ANTECEDENTES DE LAS CONCLUSIONES Y ACCIONES RECOMENDADAS PARA LA DEFENSA DE AREAS FOCALES.





1 - DISPOSICIONES, PUBLICACIONES Y DOCUMENTOS EMPLEADOS EN EL ANALISIS:

1.1. - DISPOSICIONES Y PUBLICACIONES:

1.1.1. - Resolución COAR Nº 625/80"S": "Organización Naval del Tránsito Marítimo".

1.1.2. - Publicación E. Op. doct. Nº 522"C": Doctrinas y datos técnicos sobre defensa de puertos (FUNA 22).

1.1.3. - Publicación R.O.1-004 (Cap. VIII):"Defensa de bases y puertos".

1.1.4. - Publicación R.O. 2-031"C" (cambio 9): "Instrucciones aliadas para la maniobra naval" A.T.P.1 (A).

1.1.5. - Publicación R.O. 2-032"C" (cambio 2):"Manual aliado para el control naval del tránsito marítimo (U)" A.T.P. 2 (A).

1.1.6. - Publicación "C" CONATRAM: Instrucciones para el control de operaciones de buques pesqueros y embarcaciones pequeñas en caso de conflicto".

1.1.7. - Plan de Operaciones CON Nº 01/74"C" "Control del Area Marítima y Fluvial".

1.1.8. - Publicación: "Instrucciones generales para capitanes de buques mercantes en caso de conflicto o extrema tensión internacional".

1.1.9. - Publicación R.O. 1-866 "C": "Instrucciones de comunicaciones para buques mercantes nacionales en tiempo de guerra" (P.C.N. - 15).

1.1.10 - Publicación: "Normas para el estudio de las condiciones se seguridad de puertos comerciales".

1.1.11 - Publicación: "Seguridad interna de puertos".

1.1.12 - Publicación E.G. IM "R" 001: "Defensa de bases navales avanzadas" (Provisorio).

1.1.13 - P.C.N-4 "C".

1.2. - INFORMES Y DOCUMENTOS:

1.2.1. - Informe Operación "LEON"- 1a, 2da y 3ra parte (1.D.4-4-5 y 6).

1.2.2. - DEMIL 01"S" (caso Malvinas) 1-D-9 y 10.

1.2.3. - Informe Apostadero Naval Malvinas: 2-A-3.

1.2.4. - Resumen cronológico de las acciones del TOAS:2-A-4



1.2.5. - Informe actividades CONASENE - Conclusiones Sugerencias: (1-C-6).

1.2.6. - Factores fijos Malvinas - Informe sobre sus instalaciones portuarias, sus capacidades y condiciones hidrográficas: 2-A-6.

1.2.7. - Proyecto modificación Resolución COAR Nº 625/80"S" S/Organización CONATRAM - Informe Comandantes Navales de los Puertos: 5-A-4.

1.2.8. - Informe de ELMA sobre actividades del "RIO CARCARAÑA": 2-D-1.

1.2.9. - Diario de Guerra de CONATRAM - Instrucciones para Capitanes mercantes: 6-A-2.

1.2.10 - Despachos referentes a buques mercantes afectados: 2-D-10.

1.2.11 - Ley de Movilización (L Nº 17.649): 2-D-10.

1.2.12 - Reglamentación de la Ley de Movilización (Decreto 4247/68): 2-D-10.

1.2.13 - Ley de Servicio Civil de Defensa (L Nº 20318).

1.2.14 - Análisis del sistema de abastecimiento naval y su funcionamiento durante el conflicto: 5-A-6.

1.2.15 - Estudio Res.COAR 398/82"S" "Deficiencias logística observadas - medidas para solucionarlas.

1.2.16 - Informe Operación Jefatura B.N.P.B.: 4-A-6.

1.2.17 - Informe SICO S/análisis de Mensajes Navales:3-D-1.

1.2.18 - Informe SICO S/acciones Recomendadas enviadas por la COAC: 5-D-1.

1.2.19 - Decreto 805 del 23 ABR 82 - Disponer las requisiciones S/Título V Ley 16.970 (Dec.739/67) y formular las convocatorias Servicio Civil de Defensa (Ley 20.318) y Resolución COAR Nº 339 del 24 MAY 82 delegando al CON.

1.2.20 - Informe de actuación en tareas de Inteligencia de buques mercantes: 0335 - 5-D-1.

1.2.21 - La marina mercante inglesa en el conflicto de las Malvinas: 0333 - 5-A-9.

1.2.22 - Informe actividades PNA en el marco del conflicto: 0022 - 1-B-1



.2 - BREVE HISTORIA DE LAS OPERACIONES DE CONTROL DEL TRANSITO MARITIMO.

2.1. - EL FACTOR DESENCADENANTE DEL ESTABLECIMIENTO DE LOS DISPOSITIVOS DE DEFENSA Y CONTROL.

Producida por parte de Argentina la recuperación de Malvinas el Reino Unido destaca al A.S. una FUERTAR con el propósito de revertir la situación, en los archipíelagos, al status existente al 01 ABR 82, paralelamente actúa en los distintos ámbitos internacionales (políticos, económicos, diplomáticos y psicosociales) tendientes a lograr esa reversión, sin recurrir al empleo de su poder naval-militar. El 09 ABR 82, el Reino Unido declara - a partir del 12 ABR - el bloqueo del litoral marítimo argentino hasta la zona de 200'. Esta declaración encierra la amenaza potencial de operaciones Navales y Aeronavales (FFNN, FF sutiles o de Comando) sobre el tránsito marítimo propio, y su posible extensión a los canales interiores de navegación fluvio marítimos del SENE, de la Cuenca del Plata y del sistema portuario propio.

2.2. - CAPACIDADES APRECIADAS AL ENO QUE INTERESAN PARA ESTE ANALISIS.

(DOCUMENTO:APENDICE 1 al ANEXO 6 (Situación Estratégica Militar) de la DEMIL 1"S"/82 (Caso Malvinas)).

2.2.1. CAPACIDAD ENO Nº IV: "Desgastar las fuerzas propias" mediante el accionar de 1/2 Submarinos nucleares" y golpes de mano a instalaciones y personal".

2.2.2. CAPACIDAD ENO Nº V: "Llevar a cabo acciones de "hostigamiento general en todo territorio insular" "y continental" mediante la interrupción del tráfico marítimo",bloqueo, etc, con o sin declaración de guerra".

En el mismo documento, se asigna a estas capacidades prioridad 2 a la IV y 4 a la V y grado de peligrosidad 3 a la IV y 4 a la V.

SECRETO



2.4. - PREVISIONES Y DOCTRINAS DE LA ARMADA PARA LA DEFENSA DE PUERTOS (Previa al 02 ABR 82)

2.4.1. - A principios de la década del 60, la Armada, en base a la publicación de la marina de los EE.UU. confecciona la Publicación RO-2-017 "C" "Doctrina y datos técnicos sobre la defensa de puertos" (1962), con la aclaración de que su objeto era ganar experiencia sobre un tema aún poco conocido por nuestra Armada.
Esta Publicación, en rigor, prevé una especie de guía aceptable para lograr uniformidad de criterios en el aspecto de encarar la mejor defensa practicable (naval, aérea y terrestre) en cada uno de los puertos del sistema, donde resulta escencial la coordinación de las capacidades, requerimientos, intereses y jurisdicciones de las FF.AA., las FF de Seguridad, las del transporte marítimo y fluviomarítimo, las del comercio internacional y de cabotaje, las del esfuerzo específico de la guerra, las derivadas de la explotación del mar y del tránsito marítimo y fluvial propio, los distintos equipos o utilajes de uso local; los que a su vez estan influenciados por la geografía, el microclima, las facilidades que prevé o se exige para cada puerto, las que realmente son brindadas por ese puerto y sus aguas costeras limitadas, todo ello en contraposición a las capacidades que se asignan al enemigo.
Lo expresado en el párrafo anterior conlleva a que, específicamente, la defensa de cada puerto presenta un problema distinto y particular que lo diferencia de los otros del sistema que debe ser apreciado, evaluado y solucionado por los comandantes de puertos, y de áreas, para implementar y preveer la mejor defensa practicable dentro de los límites de los medios, equipos y personal disponibles.

2.4.2. - En concreto, la conducción de la defensa de un puerto cualquiera, requiere del Comandante de puerto y del área la coordinación de un gran número de actividades que necesariamente no siempre son aquellas propias de la Armada y que variarán segun las clases de facilidades brindadas por el puerto y las exigencias militares o comerciales que se impongan.

SECRETO



2.4.3. - La doctrina de la Armada expresada en la Publicación R.O. 1-004 (Cap.VIII - Defensa de Bases y Puertos) expresa en su artículo 801: Defensa de base o de puertos:
"Es el conjunto de medidas militares requeridas" "para anular o reducir la efectividad de la acción" "del ENO a fin de, asegurar que la máxima capacidad "de sus instalaciones pueda ser utilizada".

2.4.4. - La afectación y/o alteración que produce el progreso en la tecnología de las armas y de la electrónica, el aumento y variaciones de la movilidad, las capacidades de los elementos de detección y las posibilidades de nuevos y novedosos métodos de ataque o sabotajes "sorpresas" (aéreos, marítimo de superficie y subacuos), imponen que las estructuras seleccionadas para encarar las defensas de cada puerto, sean fundamentalmente dinámica y flexibles para adecuarse a esos cambios y a las exigencias particulares que se deriven de la estrecha coordinación, que oportunamente se deberá establecer de un gran número de actividades entre diversas FFAA, organismos e Instituciones (privados, civiles, y paramilitares) y diferentes tipos de equipos.

2.4.5. - A partir de 1963, la Armada (en la EGN primero, el EMGA, el Comando de la Agrupación Naval Fluvial y la BNPB, despues) inició los estudios y confección de los planes preliminares para encarar la defensa de las dos áreas navales de mayor importancia focal: la del Río de la Plata y el Rincón.
Razones presupuestarias ajenas a la voluntad de la Armada, impidieron hasta aquí materializar las estructuras mínimas previstas o aconsejadas por estos planes y proyectos (a construir o instalar).
Ambos planes de defensa, por ejemplo, prevén la necesidad de construcción e instalación "off-shore" de una plataforma marina (fijada en el fondo) para ser destinadas a "Estación de Control de Entrada a Puerto" con capacidades multiples y flexibles, para ser usada como Estación de Prácticos, para la instalación de radares de búsqueda de superficie y aérea de largo y corto alcance con capacidad para vectoreo, con capacidad para ejercer el control de campos minados ofensivos y defensivos, dotadas o aptas para instalarle armas destinadas a su propia defensa ante ataques de superficie, aéreos y subacuos, de plataformas para helicópteros y amarraderos de embarcaciones, ademas de locales para habitabilidad y recreación del personal de servicios de la Estación (prevista su dotación de tiempo de guerra) y de las redes de comunicaciones pertinentes, ademas de su utilidad como Faro y Radio Faro marítimo y aéreo y Equipamiento IFF.

SECRETO



El costo mínimo apreciado para cada una de estas plataformas, del orden de los 40.000.000 U$S (sin considerar su equipamiento para tiempo de guerra), al no ser contemplados en los presupuestos asignados, impidieron la realización de estas estructuras, mínima pero básicas, para encarar con un cierto grado de perfección la defensa de nuestras principales áreas focales, a fin de contribuir a lograr un término medio posible (mínimo) entre la defensa ideal y ninguna defensa.

2.4.6. - En lo que hace al resto de las instalaciones y medios necesarios para el logro de una capacidad de defensa, sea esta mínima deseable o aceptable de nuestra áreas focales principales, las mismas razones que impidieron la instalación permanente de las dos ECEP, anularon las posibilidades de contar con ellas.
En tiempo de paz, los principales_beneficiarios de las ECEP son: la SEIM (D.C.P. y V.N.), la PNA y el Servicio de Prácticaje de estas áreas.

2.4.7. - En concreto, de las cuatros funciones fundamentales de la responsabilidad de la defensa de puerto (planeo, colocación, operación y mantenimiento de los sistemas) los Comandos y Organismos de la Armada, responsables de encarar este tipo de defensa, sólo pudieron incursionar en el planeo, tratando de ajustarlo a los escasos y poco adecuados medios disponibles.
Si bien estos planes, preparados en tiempo de paz, han sido útiles para la Armada por su aprovechamiento escolástico para encarar el adiestramiento, no llegaron a ser coordinados ni ensayados en la práctica con otras ramas de las FF.AA. ni de las FF.SS. aspectos éstos que resultan básicos ya que los elementos defensivos y ofensivos disponibles en cada área portuaria, deben estar preparados para actuar instantanea y coordinadamente si la situación militar así lo requiere.
Normalmente, cualquier plan de defensa jamas es completo a menos que incluyan previsiones definidas para incrementar la fuerza de defensa con aportes de otras fuerzas, según pueda llegar a requerirlo la situación militar. Este aspecto si bien se halla enunciado en los planes navales jamas fué coordinado ni puesto en práctica con antelación al 02 ABR 82.

2.5. - <u>LAS COMUNICACIONES EN EL CONTROL DEL TRANSITO MARITIMO Y EN LA DEFENSA DE PUERTOS.</u>

En ambas organizaciones de defensa y control, las comunicaciones eficientes y efectivas, tanto externas como internas, son vitales para el funcionamiento normal.

Las redes de comunicaciones deseablemente deben estar integradas con las redes establecidas por los distintos Comandos costeros, de Teatro y aún de las otras FF.AA. y de seguridad, a fin de que los planes provean al máximo el cumplimiento de los tres requisitos básicos de las comunicaciones: Rapidez, Seguridad y Confianza.
La Red fija planificada por la Armada se hallaba razonablemente completada antes del 02 ABR 82, no así la correspondiente a la red de la PNA que debía completar su equipamiento.
La PNA, ademas de la carencia de esos elementos y el grado de adiestramiento de sus operadores acostumbrados a trabajar en radiotelefonía "en claro" (aptos para su tarea normal de control del tránsito marítimo y fluvial en tiempo de paz) antes del 02 ABR 82, no estaba en capacidad de asumir la responsabilidad de manejar y asegurar el tráfico originado por las operaciones posteriores.
Esta realidad fué comprobada durante las operaciones y ratificada por los Comandantes de Teatro y la totalidad de los Comandantes de Puerto.

2.6. - LA INTELIGENCIA EN EL CONTROL DEL TRANSITO MARITIMO Y EN LA DEFENSA DE PUERTOS.

En ambas organizaciones de defensa y control, la Inteligencia del Enemigo, para cada una de las hipótesis de guerra es escencial para su correcto funcionamiento, dimensionamiento de medios y operaciones a encarar.
Normalmente la Dirección Nacional de Aduanas, la Dirección Nacional de Migraciones, la Prefectura Naval Argentina, la Secretaría de Intereses Marítimos, han establecido procedimientos oficiales destinados a evitar la entrada no autorizada de agentes y contrabando enemigos incluyendo material apto para sabotajes. Estos organismos llevan ademas los registros de líneas marítimas y fluviales permanentes y transitorias establecidas en nuestro país, los puertos del litoral marítimo tocado regularmente, las Empresas, Armadores, o Compañías navieras y pesqueras, involucradas, los agentes marítimos, despachantes de aduanas, consignatarios de carga e importadores y exportadores, que cierran el ciclo comercial marítimo.
La compilación de estos registros en un "banco global de datos" y la necesaria actualización, que coadyuve a la defensa y control del tránsito marítimo, en términos generales podría parecer muy amplia y laboriosa, pero si esta información de Inteligencia se circunscribe al "enemigo" de cada una de las hipótesis de conflicto, la confección y actualización de ese "banco de datos" resulta relativamente sencilla y de poca magnitud.
En nuestro país en particular, incluso la formación y actualización del "banco global de datos" es una tarea relativamente simple y de poca magnitud dada la normalización, regularidad y reiteración de la mayoria de las líneas marítimas extranjeras que acceden a nuestro sistema portuario.

Al 02 ABR 82 este "banco de datos" no había sido confeccionado y por lo tanto, tampoco estaba actualizado ni centralizado. Su confección requirió un esfuerzo suplementario a las autoridades responsables de la defensa y control que lograron hacia fines del conflicto disponer de un registro de datos medianamente utilizable.
En cada hipótesis de conflicto es escencial determinar las capacidades del enemigo, a fin de la selección y posterior adopción del mejor modo de acción propio que se adecue al objetivo (político y militar) del conflicto.
Para cada una de estas capacidades asignadas al enemigo se analiza el efecto que producen en el cumplimiento de la misión propia. Este concepto es válido también en los casos de Defensa y Control del Tránsito Marítimo.

3 - OPERACIONES Y TAREAS DESARROLLADAS POR LA ARMADA A PARTIR DEL 02 ABR 82 EN DEFENSAS DE PUERTO Y CONTROL DEL TRANSITO MARITIMO.

Por GFH 070900 y 101530 ABR 82 JEMAYOAR ordena destacar los Comandantes de Puertos, poniendo en vigor la Resolución COAR 625"S"/80 que establece la organización naval del Tránsito Marítimo.
El 16 ABR 82 el JEMGA ordena al Comandante Naval Fluvial estructurar un plan para: ejercer el control efectivo de la navegación en el Río de la Plata interior a fin de, mantener expeditos los canales de navegación a todos los puertos.
El día 20 ABR el Comandante Naval Fluvial expone ante el EMGA el Plan (Operación LEON) el que es aprobado y puesto en operación.
El mismo 20 ABR con posterioridad a la aprobación de la operación LEON se originan en el EMGA los GHF:

201816: previendo movilizar aliscafos y asignarlos a COAREANAFLU.

201818: prevé movilizar empresas de salvamento: SATECNA y HOMERO FONDA.

201819: consignando a COARENAFLU la A.R.A. "LIBERTAD", A.R.A. "PUERTO DESEADO", A.R.A. "COMODORO RIVADAVIA", A.R.A. "CORMORAN", A.R.A. "PEHUNCHE", CHATAS E-6 y E-202 y el A.R.A. "PILOTO ALSINA".

201822: ordenando a APOSBAIRES embarcar prácticos en FRLI para asesoramiento y facilitar un rápido despliegue de las unidades.

201823: disponiendo el embarque de la Brigada de Fondeo de la D.N. Aduanas en FRLI con un mínimo de 15 hombres.

201824: ordenando a CONATRAM comunicar a los buques mercantes que operan en los puertos de la Cuenca del Plata la situación en la zona de operaciones y posición del fondeadero de espera para los buques de entrada.

201825: pone en vigor la Publicación "Instrucciones para el control de las operaciones de buques pesqueros y embarcaciones pequeñas en caso de conflicto o extrema tensión internacional en zona Río de la Plata, Paraná y Uruguay.

201826: asignando a COAREANAFLU los Balizadores 573B y 574B, Dragas 32C, 35C, 256C, 257C, 259C, 261C, y 311C de la D.N.C.P. y V.N.

SECRETO

201819: se asignan 4 Guardacostas, (Participan 6: GC 21 "LYNCH", "TOLL" GC 22 "M.GARCIA", GC66 "R.LUJAN", GC 76 "R.de la PLATA" y GC 72 "BUENOS AIRES), Estación de Salvamento y Buceo de la PNA, el Portón Recalada, personal de la PNA, medios del la Secretaría de Intereses Marítimos y medios aéreos de la Base Aeronaval Punta Indio (2) 3T-34).

221940: COAREANAFLU, designado Comandante del Control Efectivo del Río de la Plata.

El mismo día 20 se ordena la provisión de ametralladoras 12.7 a las siguientes unidades: A.R.A. "CORMORAN", A.R.A."PUERTO DESEADO" A.R.A. "PILOTO ALSINA" y Balizadores 573B, 574B y granadas antibuzo a todas las unidades asignadas a LEON.

3.1. - ANALISIS DE LA OPERACION "LEON"

3.1.1.- LA MISION: Ejercer el Control efectivo de la navegación en el Río de la Plata interior, a fin de, mantener expeditos los Canales de navegación a todos los puertos.

3.1.1.1.- El concepto de la operación "LEON" abarca: Acciones progresivas tendientes a la preservación de la integridad operacional (comercial y militar) de la zona focal del Plata y su sistema fluvio-marítimo.

3.1.1.2.- Acciones destinadas a: negar el área al enemigo por el máximo tiempo posible e impedirle la utilización de los recursos que ofrece el comercio y el Tránsito Marítimo propio.

3.1.1.3.- Acciones tendientes a anular o reducir la efectividad de ataques o sabotajes del ENO.

Los propósitos de cada una de las acciones requieren Modos de Acción dinámicos y flexibles por estar afectados y/o alterados por la tecnología moderna de las armas, el progreso de la electrónica, las capacidades de detección de superficie y aerotransportes, el aumento de la movilidad y las posibilidades de nuevos métodos de ataque o sabotaje sorpresa (aéreos, marítimos de superficie y subacuos) según hemos detallado en 2.4.4.

A su vez, la ejecución de estos Modos de Acción, exigen en la faz Ejecución una estrecha coordinación de un gran número de actividades entre distintas fuerzas, organismos (privados, civiles, militares y paramilitares), instituciones y tipos diferentes de equipos y medios a emplear.

La tarea que se fija la Operación "LEON" (Ejercer el control efectivo de la navegación en el Río de la Plata interior), en rigor, fué cumplida durante el período en que tuvo vigencia, pero ella lo fué por la suma del esfuerzo realizado no solo por "LEON", sino también por las de la PNA (Operación TAURO)

SECRETO



Para "LEON" el propósito debió haber sido:"Contribuir a mantener expeditos los canales de navegación a todos los puertos" o bien "Contribuir a asegurar el tránsito marítimo propio" que es en el fondo la tarea real de "LEON", COAR 625/80"S" y TAURO.

CONCLUSION PARCIAL: Si la misión impuesta a "LEON" hubiera sido la de "Ejercer el control de Entrada del Tráfico Marítimo al sistema interior del Río de la Plata" muy probablemente en el análisis de sus Modos de Acción, el Comandante, al enfretarlos con las Capacidades del Enemigo, tal cual se ha expresado, hubiera llegado a la adopción de otros Modos de Acción más económicos y más acordes con la realidad que los que verdaderamente adoptó.

3.1.2- OMISION DE LAS TAREAS ASIGNADAS A FUERZAS AMIGAS EN EL PLAN DE OPERACIONES.

En la Operación "LEON" el Comandante, en el párrafo SITUACION - Fuerzas Amigas, menciona genericamente a: FF.AA. y de Seguridad, sin mencionar que operaciones de esas Fuerzas Amigas estan vinculadas a la propia Operación "LEON" o si se hace necesario requerir la realización de algunas tareas subsidiarias a ser cumplidas por unidades subordinadas a estas Fuerzas Amigas.

CONCLUSION PARCIAL: Omisión de Planificación que resta información a sus subordinados, que complica la coordinación entre fuerzas y que puede llegar a producir superposición, interferencias y aún omisiones en las tareas.

3.1.3- EJECUCION DE LEON: El 011037 MAY ordenó iniciar la Ejecución de "LEON" a los Grupos Control y Apoyo y por GFH 020815, la ejecución total de la Operación "LEON".

3.1.3.1. - MEDIOS ASIGNADOS:

Estación Principal de Control de Entrada: A.R.A. "LIBERTAD". A.R.A. "PUERTO DESEADO", PONTON RECALADA y Guardacostas (PNA) "LINCH".

Asigna a estas unidades las tareas de:

- detectar e identificar a los buques que ingresen y ordenarles y asignarles fondeadero.
- efectuar Registro, Visita y Captura de los buques entrantes en el fondeadero asignado.
- control del fondeadero asignado para mercantes.
- autorizar la navegación en canales interiores previo embarco de práctico y dotación acompañamiento PNA.



-destacar al "lazareto" a los buques "dudosos" y enviarles "brigadas de fondeo".

COMENTARIO: Al no existir en el Río de la Plata ninguna instalación fija capacitada para E.C.P. fué necesario asignar buques (dentro de los disponibles) para cumplir estas tareas.

Ninguno de los buques asignados resulta apto para el desempeño de las tareas de una Estación Principal de Control de Entrada a Puerto.

No hay radares de búsqueda aérea, no hay radares de búsqueda mar, sólo cuenta con radares precarios de navegación.

La Fragata A.R.A. "LIBERTAD" tiene sólo la capacidad de "alojamiento" de una ECP, pero carece de aptitudes de maniobra y para permanecer fondeada por largos períodos en el Teatro asignado, su Vd. es reducida para poder efectuar seguimientos o capturas de buques.

El PONTON RECALADA carece de un radar mar eficiente, el que posee (de navegación) presenta continuas fallas por mal mantenimiento, sus embarcaciones menores requieren buen tiempo para su izado y arriado y permanente mantenimiento para no suspender el servicio de practicaje.

El A.R.A. "PUERTO DESEADO" tampoco es apto para estas tareas, carece de capacidad para alojar personal extra, su alistamiento inicial era precario por no haber sido aún oficializada su entrega a la Armada por parte del astillero.

El Guardacostas "LYNCH" tampoco reune condiciones mínimas para el desempeño de las tareas de una ECP, sólo se lo empleó para el traslado de personal entre el buque control y los buques inspeccionados.

CONCLUSION PARCIAL: Dejando en claro que todas estas unidades y dotaciones pusieron el máximo de voluntad y entusiasmo en el cumplimiento de las tareas asignadas, debemos expresar que los medios empleados (integrados) no se adecuan a los requerimientos mínimos que debe satisfacer una ECP.

3.1.3.2. - UBICACION DEL FONDEADERO DE INSPECCION.

La zona asignada ocasionó un mínimo de 5 horas para el traslado de los buques inspeccionados y su regreso al PONTON RECALADA para embarque de práctico.

Las inspecciones, por razones de descanso personal y seguridad, se limitaron a luz diurna. A partir de 16.00, los buques que tomaban fondeaderos para ser inspeccionados, eran "demorados" hasta el día siguiente.
La duración promedio de cada VISITA resultaba de 2 horas, en caso de revisión por la BRIGADA DE FONDEO de 4 horas.

SECRETO



CONCLUSION PARCIAL: La rigidez operativa de inspeccionar todos los buques entrantes, la carencia de helicópteros o lanchas aptas para el traslado de las dotaciones de visita y la limitación diurna impuesta a las operaciones, demoraron el Tránsito Marítimo interior en un promedio superior a las 10 horas por buque.

El fondeadero asignado a la ECP y por lo tanto a la inspección de buques, estuvo muy alejado del PONTON, parcialmente justificable por razones de necesidad de cobertura radar Mar en la boca del Río de la Plata y la escasez de unidades disponibles (Una ademas del PONTON).

El área seleccionada por estas razones, ademas de la demora que introduce al tránsito marítimo por distancias, puede llegar a prolongarla por ser mal tenedero y necesidad de tener que zarpar el buque ECP en caso de garrear o capear.

3.1.3.3. - UBICACION DEL "LAZARETO".

Durante el desarrollo de la Operación "LEON" el LAZARRETO (fondeadero de inspección para buques sospechosos) no fué empleado.

El informe de la FRLI (ECP) estima que la distancia del Lazareto a la ECEP fué excesivo por requerir más de 2 horas, al guardacostas, el traslado de la brigada de fondeo, y este lapso podía prolongarse ante malas condiciones de tiempo.

Apreciamos que el área asignada al Lazareto es practicamente la correcta, si bien en la solución óptima de planeo pudo haberse acercado un poco mas a la ECP (4/5 millas y en el mismo arrumbamiento general) la posición central del Lazareto, lo que si insistimos en destacar, es que los medios disponibles para el traslado de la brigada de fondeo al área, no eran los más adecuados, pero en rigor, era el único medio de que disponía para esta tarea el Comandante de "LEON"

Las previsiones del Comandante para el tratamiento de buques "sospechosos" fué correcta.

3.1.3.4. - LAS VISITAS Y REGISTROS.

En el lapso de ejecución de la operación "LEON" se visitaron en total 213 buques mercantes, empleandose para ello 4 dotaciones de visitas que en los días pico, durante el periódo diurno - de noche no se efectuaban visitas - se llegó a registrar hasta 16 buques (2 hs. promedio c/visita, por buque) En los casos que fué necesario destacar la brigada de fondeo, la duración de la visita era de 4 horas promedio.



COMENTARIO: Apreciamos que el número de personal asignado a cada dotación resultaba exiguo cuando el viaje se prolongaba más alla de las 12 horas, por lo tanto, la eficiencia de las mismas era a lo sumo reducida.

Apreciamos que la asignación de una dotación a cada buque fué exagerada, a lo sumo la "dotación de acompañamiento" debió haberse limitado a buques "sospechosos" o a buques que, en su dotación, contaran con tripulantes del enemigo.

CONCLUSION PARCIAL: La asignación de "dotaciones de acompañamiento" en la Operación "LEON" resultó un esfuerzo desproporcionado y de baja eficacia.

3.1.3.6. - GRUPO APOYO.

A.R.A. "KING" - A.R.A. "COMODORO RIVADAVIA"
A.R.A. "MURATURE".

Asigna a estas unidades las tareas de:

- Apoyar con sus armas al buque control.
- Efectuar vigilancia radar en estación para complementar la efectuada por la ECP.
- Efectuar control y dirección de aeronaves propias que se requieran para apoyar la operación.

COMENTARIO: La participación del A.R.A. "COMODORO RIVADAVIA" en estas funciones no es la adecuada, luego de la incorporación del A.R.A. "MURATURE" al Grupo de Apoyo, fué asignado a ECP donde también tiene limitaciones por carencia de capacidad de alojamiento extra.

CONCLUSION PARCIAL: Las tareas asignadas al A.R.A. "COMODORO RIVADAVIA" no fueron acertadas, se debió haber mantenido a esta unidad "en reserva" para el caso, muy eventual, de tener que efectuar levantamientos hidrográficos en caso de obstrucción de los canales de navegación.
La programación de las ejercitaciones reales de armas para Patrulleros, fueron correctas.

3.1.3.7. - GRUPO MANTENIMIENTO.

Estaciones salvamento A.R.A. y PNA, Empresas de Salvamento movilizadas, SEIM 574B, Dragas y Unidades SEIM útiles para operar.

Asignó las tareas de:

- Mantener los canales y vías de comunicaciones.
- Efectuar vigilancia en canales asignándoles zonas de responsabilidad.



COMENTARIO: Las previsiones del plan para el caso de ser necesaria su actuación fueron adecuadas, no fué necesario su empleo.

A los balizadores que contaban con sonar se los alistó para su empleo como buques cazaminas.

Las estaciones de salvamento lograron un adecuado grado de alistamiento y coordinación con los distintos organismos y personal asignado pese a lo heterogeneo de su origen y aún ser movilizado.

CONCLUSION PARCIAL: A nuestro juicio, este Grupo de Tareas fué el mejor clasificado y alistado para las tareas concebidas en la Operación"LEON"

3.1.3.8. - GRUPO VIGILANCIA Y CONTROL.

Medios asignados: A.R.A. "CORMORAN", 3 GUARDACOSTAS CG1 - GC2 - GC3 (PNA).

Se le asignó la tarea de:

- Vigilar la navegación de los buques durante su travesía por los canales Martín Garcia, Punta Indio, Canal de Acceso al Puerto Buenos Aires y Canal Intermedio.
- Impedir que embarcaciones menores en navegación, se aproximen a los Canales.

COMENTARIO: Apreciamos que a este Grupo de Tareas se le asignaron misiones superiores a su capacidad para cumplirlas, especialmente las de "impedir...".

También se aprecia que este Grupo de Tareas se organiza y pone en funcionamiento como una consecuencia de la tarea enunciada para la operación "LEON" ("Ejercer el control efectivo de la navegación en el Río de la Plata interior") que ya hemos comentado en 3.1.1.

Los medios asignados, si bién inadecuados para las áreas ordenadas, eran los únicos disponibles.

3.1.3.9. - GRUPO LOGISTICO:

Medios asignados: A.R.A. "PEHUELCHE", CHATA E-2, CHATA E-202 y "PILOTO ALSINA" (PNA).

Tareas asignada:

- Proveer apoyo logístico a las unidades componentes (Base en Bs.As.).
- El "PILOTO ALSINA" fué destinado, a fines del conflicto, a la tarea de repatriado de Prisioneros de Guerra.



COMENTARIO: Este Grupo de Tareas se contituyó, organizó y operó, como consecuencia del sobredimencionamiento que se impuso a la tarea de la Misión de la Operación "LEON" y de los medios asignados para cumplir con esas tareas.

En la realidad, fué necesaria su existencia por el elevado número de medios navales puestos en juego por ese "sobredimencionamiento".

3.1.3.10. - GRUPO RESERVA.

3 Alìscafos (a movilizar)

Tareas asignadas:

- Evacuar personal.
- Aprovisionar repuestos y víveres (críticos).
- Transportar relevos de personal.

COMENTARIO:

Los aliscafos no tienen capacidad para abarloarse a otra unidad en fondeadero (hidro-deslizadores por fuera de su línea de casco).

Durante "LEON" se intentó el empleo de uno de ellos ("FLECHA DE BUENOS AIRES") para trasladar 4 dotaciones de acompañamiento desde Bs.As. al Reservado - Pto. la Plata. Debió entrar a La Plata, el traslado final se realizó empleando la lancha de prácticos.

El 24 de mayo fueron desafectados de la Operación "LEON" y restituídos a Situación Normal.

3.1.3.11. - GRUPO AERONAVAL.

Asignados: 2/4 T-34

Tareas:

- Proveer apoyo aéreo, a requerimiento, en el área del Río de la Plata.

COMENTARIO:

Cuando fueron requeridos, los vuelos se efectuaron Sin novedad.
La planificación fué correcta.

3.1.3.12. - GRUPO BARRIDO.

El plan previó su organización para caso de necesidad. No fué empleado.

3.1.4. DIFICULTADES O LIMITACIONES ENCONTRADAS EN LA EJECUCION.

3.1.4.1. - REFERIDAS A LOS MEDIOS EMPLEADOS:

En su mayor parte los medios empleados fueron totalmente inadecuados para las tareas que les fueron asignadas, pero eran los disponibles y los únicos posibles de recurrir.





Escapan parcialmente a lo referido en el párrafo anterior, las dragas, los patrulleros tipo A.R.A. "KING" y parcialmente el PONTON RECALADA (que debió haber sido la ECP).

La sobrestimación de las Capacidades del Enemigo que efectuó el Comandante y la tarea que asignó a su misión, lo llevaron a sobredimencionar los medios y personal a empeñar.

3.1.4.2. - REFERIDAS A LAS POSICIONES O AREAS ASIGNADAS.

Posiciones alejadas, sin puntos de situación, ni abrigo a la meteorología, que ocasionaron demoras en el tránsito marítimo y cumplieron sólo parcialmente el objetivo asignado.

3.1.4.3. - REFERIDAS A LA DOCTRINA.

Se notó la carencia de una Publicación o Reglamentación de uso múltiple (privados - militares y paramilitares) que explique los conceptos básicos de este tipo de operaciones y sirva de base para la regulación, coordinación y control de las distintas fases.

La doctrina de la Armada para Defensa de Puertos fué una guía aceptable para el planeo, pero nada más que una guía.

3.1.4.4. - REFERIDAS AL PERSONAL.

Pese a la heterogeneidad del personal empleado; militar de la Armada, seguridad (PNA), civil (SEIM), Prácticos, Aduana, Marina Mercante, Voluntarios, dotaciones de dragas y Balizadores, los problemas fueron solucionándose llegándose a operar hacia el final con un nivel aceptable.

Se aprecia la conveniencia, en tiempo de paz, de realizar periódicas ejercitaciones de tareas contribuyentes a este tipo de operaciones partiendo de la base de emplear los medios disponibles en su estado habitual y que sus limitaciones no deben ser la causa para no realizarlos.

3.2. LA DEFENSA DE "EL RINCON".

El 14 ABR 82 el CON imparte al Jefe de la BNPB la orden de "Asumir la responsabilidad de la defensa del Area Naval Puerto Belgrano".

Le asigna para esta tarea:

- La Escuadrilla de Antiminado.
- A.R.A. "DOMECQ GARCIA" (D-23).

Autoriza a establecer las coordinaciones para la defensa contraaérea con el CAN, y con la PNA de la zona para el control de la Ría Bahía Blanca.

SECRETO



El 19 ABR se pone en vigor para el Area Naval Puerto Belgrano la orden de Operaciones FUERTAR 88 S/Defensa aérea y defensa contra FF sutiles.

El 22 de junio se disuelve la FUERTAR 88.

La defensa del área fué organizada por el Jefe de la BNPB de la siguiente manera:

GT88.1. GRUPO TAREAS DEFENSA AEREA.constituído por: la Agrupación de Defensa Aérea de la BNPB, la Agrupación de Defensa Aérea de la BACE, la Agrupación de Defensa Aérea de Baterías y la Agrupación Naval (D-23 A.R.A. "DOMECQ GARCIA").

GT88.2. GRUPO DE TAREAS DE DEFENSA CONTRA FF. SUTILES: constituído por la Escuadrilla de Antiminado (3 Barreminas (BM), 2 Cazaminas (CZ), la Agrupación de Buzos) (UT 88.2.1), el Dpto. de Servicios Marítimos de la BNPB (Buques adscriptos), los Buzos de Salvamento), (UT.88.2.2.) y el Batallón de Seguridad de la BNPB (UT.88.2.3.).

3.2.1.- COMENTARIOS DE CARACTER GENERAL.

El Jefe de la BNPB organizó la defensa del área basándose en los medios disponibles y en los planes existentes previos al conflicto; efectuó una apreciación realista de las capacidades limitadas del Enemigo (Ataque aéreo con hasta 10/12 SEA HARRIER, 3/4 SSN y FF sutiles), amplía, mediante el empleo del D-23 A.R.A. "DOMECQ GARCIA", fondeado en próximidades de boya 11, su capacidad de exploración (preaviso).

Aprecia correctamente que el preaviso disponible contra ataques aéreos SEA HARRIER es prácticamente nulo, asigna también al D-23 la vigilancia radar mar, prevé la coordinación del empleo de la PNA a través del Capitán del Puerto de Bahía Blanca para las tareas de vigilancia de los canales de acceso y prevé las operaciones de antiminado para limpieza de canales en caso de llegar a ser necesario, asignando además a los BM y CZ de la Esc. Antiminado la tarea de cooperar en la vigilancia y control del Canal Principal incluyendo la vigilancia de posibles minados por parte del enemigo.

Adopta para el Area Naval Puerto Belgrano y alrededores medidas para oscurecimiento, refuerzos a la rutina de seguridad, defensa AA, defensa pasiva, colocación de un hidrfono de alta sensibilidad para detección de elementos sutiles en próximidades de la dársena, defensa de redes antibuzos "listas a desplegar" entre cabeceras Muelle ALA y BOTE, y guardia de embarcaciones menores.

Asigna a la PNA, previa coordinación a través del Comandante Bahía Blanca, tareas de apoyo al Control del Tránsito Marítimo y la designación de dotaciones de acompañamiento para todos los mercantes entre boyas 4 - Ingeniero WHITE y viceversa, para control de prevención ante cualquier atentado dentro del canal.

SECRETO



No se desarrollaron acciones de guerra.

El cumplimiento del plan de operaciones reveló:

- Que las baterías de defensa AA (Bofors 40/60) de la BNPB eran inadecuadas - o poco efectivas - para repeler ataques aéreos del enemigo. El CON tiene actualmente en estudio el sistema de defensa AA del ANPB a implementar.
- En el aspecto adiestramiento del personal hubieron inicialmente fallas que fueron oportunamente subsanadas.
- En el aspecto logístico se presentó el problema de falta de normas previas para embalajes (generalmente desproporcionados en lo que hace a tamaño y volumen).

SECRETO



2.- Control del Tránsito Marítimo.

2.I. Conclusiones.

2.1.1. Resolución COAR 625/80"S".

2.1.2. Los Comandantes Navales de Puertos.

2.1.3. Comunicaciones.

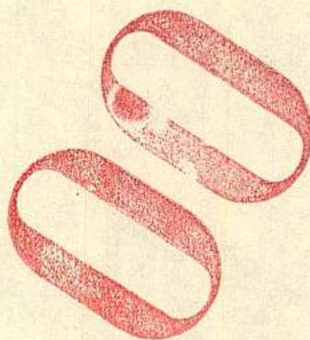
2.1.4. Inteligencia.

2.1.5. Instrucción y Adiestramiento.

2.1.6. Planificación.

2.2. Acciones Recomendadas.

2.3. Antecedentes.



SECRETO



2.- CONTROL DEL TRANSITO MARITIMO.

2.1.- CONCLUSIONES.

2.1.1. LA RESOLUCION COAR Nº 625/80"S".

El hecho que su puesta en vigor fuera sólo para el caso de "decretarse la movilización", no permitió que con antelación se efectuaran los ajustes que surgieron como necesarios durante el desarrollo del conflicto.

Luego de la finalización del conflicto, el Cte. del C. del T.M., ha efectuado una serie de proposiciones de modificación a la anterior Resolución COAR Nº 625/80"S" que en principio fué aprobada por el Sr. JEMGA con órden de retenerla hasta que la CORENA finalice su estudio sobre reestructuración de la Armada.

Esta Comisión está, en general, de acuerdo con las modificaciones propuestas por CONATRAM excepto:

a) Anexo III - Art. 4º2- Dependencia de la PNA.

Donde la proposición CONATRAM es de; subordinación total al Comandante Naval del Puerto y la nuestra de:

"Requerir de la autoridad de la PNA del Puerto toda información y Sostén Logístico que considere necesario, que deberá ser satisfecho con la más alta prioridad.
Toda tarea propia de la PNA en esta situación pasa a segundo término", sin incluir la subordinación de la autoridad de la PNA al Cte. Naval del Puerto (Antecedente 3.3.1.6. de este informe).

b) Anexo III - Art. 4º 3.

Sugerimos el reemplazo de Coordinar por Integrar...en razón que durante el desarrollo del conflicto, y es previsible también sucederá en el futuro, que el Cte. Naval del Puerto se encuentre en su área con unidades terrestres, aéreas, y aún navales que lo sobrepasan ampliamente en sistemas de armas, grado militar, de Comando (Antecedente: 3.3.1.7.).

2.1.2. LOS COMANDANTES NAVALES DE PUERTO.

Los Comandantes de Puerto, inicialmente, desconocían sus funciones, sus zonas de responsabilidades y los distintos agentes que integraban la operativa portuaria.

Tuvieron dificultades de coordinación y de relaciones de mando con las autoridades de la PNA.

Tuvieron dificultades en la integración y coordinación de la defensa del puerto con las otras autoridades de defensa marítima, aérea y terrestres próximas a sus jurisdicciones.

SECRETO



Tuvieron dificultades con la programación y operación de las cargas militares.

Carecieron de información completa y actualizada sobre el Tránsito Marítimo próximo a su jurisdicción.

Tuvieron dificultades con el utilaje de los puertos y con el personal de estibadores.

Los problemas de los sistemas de comunicaciones (incompatibilidad, cantidad, adiestramiento operadores, etc.) dificultaron el ejercicio del Comando.

2.1.3. COMUNICACIONES EN EL TRANSITO MARITIMO.

2.1.3.1. La carencia de una red exclusiva para el C.T.M. (Sistema MERCO Capítulo VII ATP2) y el congestionamiento de las redes del PCN4, obligó a recurrir a la red de PNA, a la red ENTEL, o a la red privada que originaron la pérdida de los requisitos básicos de RAPIDEZ, SEGURIDAD y CONFIANZA de las comunicaciones.

2.1.3.2. La incompatibilidad criptográfica entre las redes de la PNA y la ARA afectó al requisito de CONFIANZA y al de SEGURIDAD.

2.1.3.3. El procedimiento de Autenticación: establecido en la PCN 15, resultó dificultoso para los Capitanes Mercantes.

2.1.3.4. El silencio RT. establecido en la PCN 15, ocasionó dificultades al ejercicio del Control TM cuando los Capitanes Mercantes modificaban su PIM.

2.1.3.5. La Publicación PCN 15 inicialmente resultó desactualizada en los anexos correspondientes a los indicativos de las autoridades de control naval, de buques mercantes argentinos y de "llamada de radio de guerra".

2.1.3.6. Los promotores produjeron un exceso de tráfico operativo que saturó las redes establecidas en la Publicación PCN 4.

2.1.3.7. La "costumbre" de trabajo de los operadores de la red de la PNA demorarón exageradamente el tráfico.

2.1.4. INTELIGENCIA.

2.1.4.1. La carencia de una carpeta operativa para uso del Comandante Naval de cada puerto, produjo inconvenientes que llevaron a improvisaciones para su solución.



SECRETO



2.1.7. PLANIFICACION.

2.1.7.1. Es necesario prever la integración del sistema de defensa de cada puerto con el sistema nacional o de Teatro-terrestre, naval y/o aéreo de defensa, a fin de especificar y definir claramente las jurisdicciones y responsabilidades de defensa de cada Comandante Naval de Puerto

2.2. ACCIONES RECOMENDADAS.

2.2.1. LA RESOLUCION COAR Nº 625/80"S".

Aprobar las modificaciones propuestas por el Cte. del T.M., con las siguientes variantes:

Anexo III Art. 4º 2: "Requerir de la autoridad de PNA del Puerto toda la información y Sostén Logśitico que considere necesario, que deberá ser satisfecho con la más altà prioridad. Toda tarea propia de la PNA en esta Situación pasa a segundo término" sin incluir la subordinación de la autoridad de la PNA al Cte. Naval del Puerto.

Anexo III Art. 4º 3: Reemplazar "Coordinar" por "Integrar"

2.2.2. CONFECCION CARPETA OPERATIVA DE PUERTO.

Disponer la redacción de una carpeta operativa para cada puerto del sistema, que contenga la información necesaria para el Cte. Naval del Puerto. Adecuar normas para su actualización.

2.2.3. COMUNICACIONES.

Estudiar y definir el sistema de comunicaciones de cada puerto para el enlace de la defensa del puerto con las FF (marítimas, terrestres y aéreas) presentes en el área.

Incorporar a la Publicación PCN 15 (Cap. 04 Art. 0403) y como item 5:

"Cuando se ordene silencio RT total, los Capitanes podrán romperlo solamente cuando su posición en el mar difiera en más de 6 horas con respecto a la estimada en su Mensaje de movimiento"

(Esta Acción Recomendada fué también propuesta por el CONATRAM y en principio aprobada a nivel del JEMGA).

2.2.4. INFORMACION E INTELIGENCIA.

Estudiar la posibilidad del montaje de terminales del sistema de computación de datos de la ARA, en cada uno de los puertos comprendidos en la organización del Control del Tránsito Marítimo, enlazada por la red de informatica de la A.R.A.



2.2.5. INSTRUCCION Y ADIESTRAMIENTO

2.2.5.1. Mantener en vigor los actuales planes de Instrucción y Adiestramiento del CONATRAM.

2.2.5.2. Intensificar la instrucción sobre procedimientos de autenticación a buques mercantes (PCN 15 Cap. XVI).

2.2.5.3. Intensificar la instrucción y adiestramiento entre la PNA y la ARA en ejercitaciones de C.T.M. y Defensa de Puertos.

2.2.5.4. Realizar anualmente una ejercitación de C.T.M. según lineamientos Resolución COAR Nº 625/80"S" (Mod.).

SECRETO



2.3. ANTECEDENTES DE LAS CONCLUSIONES Y ACCIONES RECOMENDADAS PARA EL CONTROL DEL TRANSITO MARITIMO.



SECRETO



1 - DISPOSICIONES, PUBLICACIONES Y DOCUMENTOS EMPLEADOS EN EL ANALISIS.

1.1. - DISPOSICIONES Y PUBLICACIONES:

1.1.1. - Resolución COAR Nº 625/80"S": "Organización Naval del Tránsito Marítimo".

1.1.2. - Publicación E. Op. doct. Nº 522"C": Doctrinas y datos técnicos sobre defensa de puertos (FUNA 22).

1.1.3. - Publicación R.O.1-004 (Cap. VIII):"Defensa de bases y puertos".

1.1.4. - Publicación R.O. 2-031"C" (cambio 9): "Instrucciones aliadas para la maniobra naval" A.T.P.1 (A).

1.1.5. - Publicación R.O. 2-032"C" (cambio 2):"Manual aliado para el control naval del tránsito marítimo (U)" A.T.P. 2 (A).

1.1.6. - Publicación "C" CONATRAM: Instrucciones para el control de operaciones de buques pesqueros y embarcaciones pequeñas en caso de conflicto".

1.1.7. - Plan de Operaciones CON Nº 01/74"C" "Control del Area Marítima y Fluvial".

1.1.8. - Publicación: "Instrucciones generales para capitanes de buques mercantes en caso de conflicto o extrema tensión internacional".

1.1.9. - Publicación R.O. 1-866 "C": "Instrucciones de comunicaciones para buques mercantes nacionales en tiempo de guerra" (P.C.N. - 15).

1.1.10 - Publicación: "Normas para el estudio de las condiciones se seguridad de puertos comerciales".

1.1.11 - Publicación: "Seguridad interna de puertos".

1.1.12 - Publicación E.G. IM "R" 001: "Defensa de bases navales avanzadas" (Provisorio).

1.1.13 - P.C.N-4 "C".

1.2. - INFORMES Y DOCUMENTOS:

1.2.1. - Informe Operación "LEON"- 1a, 2da y 3ra parte (1.D.4-4-5 y 6).

1.2.2. - DEMIL 01"S" (caso Malvinas) 1-D-9 y 10.

1.2.3. - Informe Apostadero Naval Malvinas: 2-A-3.

1.2.4. - Resumen cronológico de las acciones del TOAS:2-A-4

SECRETO



1.2.5. - Informe actividades CONASENE - Conclusiones y Sugerencias: (1-C-6).

1.2.6. - Factores fijos Malvinas - Informe sobre sus instalaciones portuarias, sus capacidades y condiciones hidrográficas: 2-A-6.

1.2.7. - Proyecto modificación Resolución COAR Nº 625/80"S" S/Organización CONATRAM - Informe Comandantes Navales de los Puertos: 5-A-4.

1.2.8. - Informe de ELMA sobre actividades del "RIO CARCARAÑA": 2-D-1.

1.2.9. - Diario de Guerra de CONATRAM - Instrucciones para Capitanes mercantes: 6-A-2.

1.2.10 - Despachos referentes a buques mercantes afectados: 2-D-10.

1.2.11 - Ley de Movilización (L Nº 17.649): 2-D-10.

1.2.12 - Reglamentación de la Ley de Movilización (Decreto 4247/68): 2-D-10.

1.2.13 - Ley de Servicio Civil de Defensa (L Nº 20318).

1.2.14 - Análisis del sistema de abastecimiento naval y su funcionamiento durante el conflicto: 5-A-6.

1.2.15 - Estudio Res.COAR 398/82"S" "Deficiencias logística observadas - medidas para solucionarlas.

1.2.16 - Informe Operación Jefatura B.N.P.B.: 4-A-6.

1.2.17 - Informe SICO S/análisis de Mensajes Navales:3-D-1.

1.2.18 - Informe SICO S/acciones Recomendadas enviadas por la COAC: 5-D-1.

1.2.19 - Decreto 805 del 23 ABR 82 - Disponer las requisiciones S/Título V Ley 16.970 (Dec.739/67) y formular las convocatorias Servicio Civil de Defensa (Ley 20.318) y Resolución COAR Nº 339 del 24 MAY 82 delegando al CON.

1.2.20 - Informe de actuación en tareas de Inteligencia de buques mercantes: 0335 - 5-D-1.

1.2.21 - La marina mercante inglesa en el conflicto de las Malvinas: 0333 - 5-A-9.

1.2.22 - Informe actividades PNA en el marco del conflicto: 0022 - 1-B-1



2 - BREVE HISTORIA DE LAS OPERACIONES DE CONTROL DEL TRANSITO MARITIMO.

2.1. - EL FACTOR DESENCADENANTE DEL ESTABLECIMIENTO DE LOS DISPOSITIVOS DE DEFENSA Y CONTROL.

Producida por parte de Argentina la recuperación de Malvinas el Reino Unido destaca al A.S. una FUERTAR con el propósito de revertir la situación, en los archipíelagos, al status existente al 01 ABR 82, paralelamente actúa en los distintos ámbitos internacionales (políticos, económicos, diplomáticos y psicosociales) tendientes a lograr esa reversión, sin recurrir al empleo de su poder naval-militar. El 09 ABR 82, el Reino Unido declara - a partir del 12 ABR - el bloqueo del litoral marítimo argentino hasta la zona de 200'. Esta declaración encierra la amenaza potencial de operaciones Navales y Aeronavales (FFNN, FF sutiles o de Comando) sobre el tránsito marítimo propio, y su posible extensión a los canales interiores de navegación fluvio marítimos del SENE, de la Cuenca del Plata y del sistema portuario propio.

2.2. - CAPACIDADES APRECIADAS AL ENO QUE INTERESAN PARA ESTE ANALISIS.

(DOCUMENTO:APENDICE 1 al ANEXO 6 (Situación Estratégica Militar) de la DEMIL 1"S"/82 (Caso Malvinas)).

2.2.1. CAPACIDAD ENO Nº IV: "Desgastar las fuerzas propias" mediante el accionar de 1/2 Submarinos nucleares" y golpes de mano a instalaciones y personal".

2.2.2. CAPACIDAD ENO Nº V: "Llevar a cabo acciones de "hostigamiento general en todo territorio insular" "y continental" mediante la interrupción del tráfico marítimo",bloqueo, etc, con o sin declaración de guerra".

En el mismo documento, se asigna a estas capacidades prioridad 2 a la IV y 4 a la V y grado de peligrosidad 3 a la IV y 4 a la V.

2.3. - PREVISIONES Y DOCTRINAS DE LA ARMADA PARA EL EJERCICIO DEL CONTROL DEL TRANSITO MARITIMO (PREVIAS AL 02 APR 83).

2.2.3. En la década del 60 la Armada adopta las disposiciones doctrinarias Aliadas para el Control Naval del tránsito marítimo (ATP 2 (A) Public. R.O. 2-032"C" - Cambio 2) y establece, a fines de esa década, la organización AMAS (Area marítima del Atlántico Sur) con Brasil, Uruguay y Paraguay bajo coordinación de un Comando Naval rotativo cada dos años, de un Oficial Almirante de Brasil y Argentina.

SECRETO



2.3.2. - El CAMAS es ejercido normalmente por el COLCO (Comandante Local del Control Operativo) si este cargo está cubierto por un Oficial Almirante, o por el Jefe de Operaciones del EMGA de Argentina en caso que el COLCO argentino esté cubierto por un Oficial Capitán de Navío. Para caso de guerra la organización de nuestra Armada establece que este cargo sea cubierto por el JEOPE del EMGA.

2.3.3. - Practicamente desde la creación del CAMAS, nuestra Armada, a traves del COLCO, realiza una serie de cursos anuales destinados a Capitanes Mercantes propios sobre "conducción de buques mercantes en tiempo de guerra".

2.3.4. - La Armada al establecer su organización para la defensa del tránsito marítimo inició y mantuvo una serie de cursos de instrucción para su propio personal y el de empresas navieras estatales y privadas argentinas con el objetivo de capacitarse para enfrentar cualquier conflicto de tipo naval.

2.3.5. - El 23 SET 1980 la Armada por Resolución COAR Nº 625/80"S" estableció la organización naval del Tráfico Marítimo que entraría en vigor al decretarse la movilización, u ordenarse expresamente. Esta Resolución fija el organigrama, autoridades y funciones (del Comandante Naval de puertos del teatro de operaciones o sector estratégico, del Comandante Naval del Puerto, de las Comisiones Portuarias y la asignación inicial de cargos al entrar en vigencia).
Esta organización jamas fué puesta en vigor (como ejercitación) hasta el instante del Conflicto del A.S.

2.3.6. - Al ponerse en vigor la Resolución COAR Nº 625/80 "S", ella dispone:

- El Jefe de Operaciones del EMGA asume automaticamente el Comando Naval del Tránsito Marítimo y el de Transporte Navales, pasando su Jefe a desempeñarse como Jefe del Estado Mayor. El Comandante del Area Naval Fluvial asume el Comando de los respectivos Comandos de puertos del SENE (Sector Estratégico NE).
- El Jefe del Apostadero Naval Buenos Aires asume el Comando Naval del Puerto de Buenos Aires.
- El Jefe de la BNMP el Comando Naval de los puertos de Mar del Plata y Quequen.
- El Comandante Naval del Tránsito Marítimo de los puertos de Zonas 1 y 4.

La Resolución prevé también, bajo la misma dependencia, la creación de Comandos Navales de Puertos del Teatro de Operaciones o Sector estratégico particular.

SECRETO



2.3.7. - A fin de facilitar el encaminamiento, planificación y coordinación de las necesidades del transporte fluvio-marítimo, dentro del sistema portuario, resulta escencial que las distintas autoridades portuarias y de control, dispongan, en oportunidad, de un informativo periódico de los requerimientos de cargas, sean estas civiles o militares. Esta tarea es específica de una Central Coordinadora de Cargas.

2.4. - PREVISIONES Y DOCTRINAS DE LA ARMADA PARA LA DEFENSA DE PUERTOS (Previa al 02 ABR 82)

2.4.1. - A principios de la década del 60, la Armada, en base a la publicación de la marina de los EE.UU. confecciona la Publicación RO-2-017 "C" "Doctrina y datos técnicos sobre la defensa de puertos" (1962), con la aclaración de que su objeto era ganar experiencia sobre un tema aún poco conocido por nuestra Armada.
Esta Publicación, en rigor, prevé una especie de guía aceptable para lograr uniformidad de criterios en el aspecto de encarar la mejor defensa practicable (naval, aérea y terrestre) en cada uno de los puertos del sistema, donde resulta escencial la coordinación de las capacidades, requerimientos, intereses y jurisdicciones de las FF.AA., las FF de Seguridad, las del transporte marítimo y fluviomarítimo, las del comercio internacional y de cabotaje, las del esfuerzo específico de la guerra, las derivadas de la explotación del mar y del tránsito marítimo y fluvial propio, los distintos equipos o utilajes de uso local; los que a su vez estan influenciados por la geografía, el microclima, las facilidades que prevé o se exige para cada puerto, las que realmente son brindadas por ese puerto y sus aguas costeras limitadas, todo ello en contraposición a las capacidades que se asignan al enemigo.
Lo expresado en el párrafo anterior conlleva a que, específicamente, la defensa de cada puerto presenta un problema distinto y particular que lo diferencia de los otros del sistema que debe ser apreciado, evaluado y solucionado por los comandantes de puertos, y de áreas, para implementar y preveer la mejor defensa practicable dentro de los límites de los medios, equipos y personal disponibles.

2.4.2. - En concreto, la conducción de la defensa de un puerto cualquiera, requiere del Comandante de puerto y del área la coordinación de un gran número de actividades que necesariamente no siempre son aquellas propias de la Armada y que variarán segun las clases de facilidades brindadas por el puerto y las exigencias militares o comerciales que se impongan.

SECRETO



2.4.3. - La doctrina de la Armada expresada en la Publicación R.O. 1-004 (Cap.VIII - Defensa de Bases y Puertos) expresa en su artículo 801: Defensa de base o de puertos:
"Es el conjunto de medidas militares requeridas" "para anular o reducir la efectividad de la acción" "del ENO a fin de, asegurar que la máxima capacidad "de sus instalaciones pueda ser utilizada".

2.4.4. - La afectación y/o alteración que produce el progreso en la tecnología de las armas y de la electrónica, el aumento y variaciones de la movilidad, las capacidades de los elementos de detección y las posibilidades de nuevos y novedosos métodos de ataque o sabotajes "sorpresas" (aéreos, marítimo de superficie y subacuos), imponen que las estructuras seleccionadas para encarar las defensas de cada puerto, sean fundamentalmente dinámica y flexibles para adecuarse a esos cambios y a las exigencias particulares que se deriven de la estrecha coordinación, que oportunamente se deberá establecer de un gran número de actividades entre diversas FFAA, organismos e Instituciones (privados, civiles, y paramilitares) y diferentes tipos de equipos.

2.4.5. - A partir de 1963, la Armada (en la EGN primero, el EMGA, el Comando de la Agrupación Naval Fluvial y la BNPB, despues) inició los estudios y confección de los planes preliminares para encarar la defensa de las dos áreas navales de mayor importancia focal: la del Río de la Plata y el Rincón.
Razones presupuestarias ajenas a la voluntad de la Armada, impidieron hasta aquí materializar las estructuras mínimas previstas o aconsejadas por estos planes y proyectos (a construir o instalar). Ambos planes de defensa, por ejemplo, prevén la necesidad de construcción e instalación "off-shore" de una plataforma marina (fijada en el fondo) para ser destinadas a "Estación de Control de Entrada a Puerto" con capacidades multiples y flexibles, para ser usada como Estación de Prácticos, para la instalación de radares de búsqueda de superficie y aérea de largo y corto alcance con capacidad para vectoreo, con capacidad para ejercer el control de campos minados ofensivos y defensivos, dotadas o aptas para instalarle armas destinadas a su propia defensa ante ataques de superficie, aéreos y subacuos, de plataformas para helicópteros y amarraderos de embarcaciones, ademas de locales para habitabilidad y recreación del personal de servicios de la Estación (prevista su dotación de tiempo de guerra) y de las redes de comunicaciones pertinentes, ademas de su utilidad como Faro y Radio Faro marítimo y aéreo y Equipamiento IFF.

El costo mínimo apreciado para cada una de estas plataformas, del orden de los 40.000.000 U$S (sin considerar su equipamiento para tiempo de guerra), al no ser contemplados en los presupuestos asignados, impidieron la realización de estas estructuras, mínima pero básicas, para encarar con un cierto grado de perfección la defensa de nuestras principales áreas focales, a fin de contribuir a lograr un término medio posible (mínimo) entre la defensa ideal y ninguna defensa.

2.4.6. - En lo que hace al resto de las instalaciones y medios necesarios para el logro de una capacidad de defensa, sea esta mínima deseable o aceptable de nuestra áreas focales principales, las mismas razones que impidieron la instalación permanente de las dos ECEP, anularon las posibilidades de contar con ellas.
En tiempo de paz, los principales beneficiarios de las ECEP son: la SEIM (D.C.P. y V.N.), la PNA y el Servicio de Prácticaje de estas áreas.

2.4.7. - En concreto, de las cuatros funciones fundamentales de la responsabilidad de la defensa de puerto (planeo, colocación, operación y mantenimiento de los sistemas) los Comandos y Organismos de la Armada, responsables de encarar este tipo de defensa, sólo pudieron incursionar en el planeo, tratando de ajustarlo a los escasos y poco adecuados medios disponibles.
Si bien estos planes, preparados en tiempo de paz, han sido útiles para la Armada por su aprovechamiento escolástico para encarar el adiestramiento, no llegaron a ser coordinados ni ensayados en la práctica con otras ramas de las FF.AA. ni de las FF.SS. aspectos éstos que resultan básicos ya que los elementos defensivos y ofensivos disponibles en cada área portuaria, deben estar preparados para actuar instantanea y coordinadamente si la situación militar así lo requiere.
Normalmente, cualquier plan de defensa jamas es completo a menos que incluyan previsiones definidas para incrementar la fuerza de defensa con aportes de otras fuerzas, según pueda llegar a requerirlo la situación militar. Este aspecto si bien se halla enunciado en los planes navales jamas fué coordinado ni puesto en práctica con antelación al 02 ABR 82.

2.5. - LAS COMUNICACIONES EN EL CONTROL DEL TRANSITO MARITIMO Y EN LA DEFENSA DE PUERTOS.

En ambas organizaciones de defensa y control, las comunicaciones eficientes y efectivas, tanto externas como internas, son vitales para el funcionamiento normal.



Las redes de comunicaciones deseablemente deben estar integradas con las redes establecidas por los distintos Comandos costeros, de Teatro y aún de las otras FF.AA. y de seguridad, a fin de que los planes provean al máximo el cumplimiento de los tres requisitos básicos de las comunicaciones: Rapidez, Seguridad y Confianza.
La Red fija planificada por la Armada se hallaba razonablemente completada antes del 02 ABR 82, no así la correspondiente a la red de la PNA que debía completar su equipamiento.
La PNA, ademas de la carencia de esos elementos y el grado de adiestramiento de sus operadores acostumbrados a trabajar en radiotelefonía "en claro" (aptos para su tarea normal de control del tránsito marítimo y fluvial en tiempo de paz) antes del 02 ABR 82, no estaba en capacidad de asumir la responsabilidad de manejar y asegurar el tráfico originado por las operaciones posteriores.
Esta realidad fué comprobada durante las operaciones y ratificada por los Comandantes de Teatro y la totalidad de los Comandantes de Puerto.

2.6. - LA INTELIGENCIA EN EL CONTROL DEL TRANSITO MARITIMO Y EN LA DEFENSA DE PUERTOS.

En ambas organizaciones de defensa y control, la Inteligencia del Enemigo, para cada una de las hipótesis de guerra es escencial para su correcto funcionamiento, dimensionamiento de medios y operaciones a encarar.
Normalmente la Dirección Nacional de Aduanas, la Dirección Nacional de Migraciones, la Prefectura Naval Argentina, la Secretaría de Intereses Marítimos, han establecido procedimientos oficiales destinados a evitar la entrada no autorizada de agentes y contrabando enemigos incluyendo material apto para sabotajes. Estos organismos llevan ademas los registros de líneas marítimas y fluviales permanentes y transitorias establecidas en nuestro país, los puertos del litoral marítimo tocado regularmente, las Empresas, Armadores, o Compañías navieras y pesqueras, involucradas, los agentes marítimos, despachantes de aduanas, consignatarios de carga e importadores y exportadores, que cierran el ciclo comercial marítimo.
La compilación de estos registros en un "banco global de datos" y la necesaria actualización, que coadyuve a la defensa y control del tránsito marítimo, en términos generales podría parecer muy amplia y laboriosa, pero si esta información de Inteligencia se circunscribe al "enemigo" de cada una de las hipótesis de conflicto, la confección y actualización de ese "banco de datos" resulta relativamente sencilla y de poca magnitud.
En nuestro país en particular, incluso la formación y actualización del "banco global de datos" es una tarea relativamente simple y de poca magnitud dada la normalización, regularidad y reiteración de la mayoria de las líneas marítimas extranjeras que acceden a nuestro sistema portuario.

SECRETO

Al 02 ABR 82 este "banco de datos" no había sido confeccionado y por lo tanto, tampoco estaba actualizado ni centralizado. Su confección requirió un esfuerzo suplementario a las autoridades responsables de la defensa y control que lograron hacia fines del conflicto disponer de un registro de datos medianamente utilizable.
En cada hipótesis de conflicto es escencial determinar las capacidades del enemigo, a fin de la selección y posterior adopción del mejor modo de acción propio que se adecue al objetivo (político y militar) del conflicto.
Para cada una de estas capacidades asignadas al enemigo se analiza el efecto que producen en el cumplimiento de la misión propia. Este concepto es válido también en los casos de Defensa y Control del Tránsito Marítimo.

3 - OPERACIONES Y TAREAS DESARROLLADAS POR LA ARMADA A PARTIR DEL 02 ABR 82 EN DEFENSAS DE PUERTO Y CONTROL DEL TRANSITO MARITIMO.

Por GFH 070900 y 101530 ABR 82 JEMAYOAR ordena destacar los Comandantes de Puertos, poniendo en vigor la Resolución COAR 625"S"/80 que establece la organización naval del Tránsito Marítimo.
El 16 ABR 82 el JEMGA ordena al Comandante Naval Fluvial estructurar un plan para: ejercer el control efectivo de la navegación en el Río de la Plata interior a fin de, mantener expeditos los canales de navegación a todos los puertos.
El día 20 ABR el Comandante Naval Fluvial expone ante el EMGA el Plan (Operación LEON) el que es aprobado y puesto en operación.
El mismo 20 ABR con posterioridad a la aprobación de la operación LEON se originan en el EMGA los GHF:

201816: previendo movilizar aliscafos y asignarlos a COAREANAFLU.

201818: prevé movilizar empresas de salvamento: SATECNA y HOMERO FONDA.

201819: consignando a COARENAFLU la A.R.A. "LIBERTAD", A.R.A. "PUERTO DESEADO", A.R.A. "COMODORO RIVADAVIA", A.R.A. "CORMORAN", A.R.A. "PEHUNCHE", CHATAS E-6 y E-202 y el A.R.A. "PILOTO ALSINA".

201822: ordenando a APOSBAIRES embarcar prácticos en FRLI para asesoramiento y facilitar un rápido despliegue de las unidades.

201823: disponiendo el embarque de la Brigada de Fondeo de la D.N. Aduanas en FRLI con un mínimo de 15 hombres.

201824: ordenando a CONATRAM comunicar a los buques mercantes que operan en los puertos de la Cuenca del Plata la situación en la zona de operaciones y posición del fondeadero de espera para los buques de entrada.

201825: pone en vigor la Publicación "Instrucciones para el control de las operaciones de buques pesqueros y embarcaciones pequeñas en caso de conflicto o extrema tensión internacional en zona Río de la Plata, Paraná y Uruguay.

201826: asignando a COAREANAFLU los Balizadores 573B y 574B, Dragas 32C, 35C, 256C, 257C, 259C, 261C, y 311C de la D.N.C.P. y V.N.

SECRETO



201819: se asignan 4 Guardacostas, (Participan 6: GC 21 "LYNCH", "TOLL" GC 22 "M.GARCIA", GC66 "R.LÚJAN", GC 76 "R.de la PLATA" y GC 72 "BUENOS AIRES), Estación de Salvamento y Buceo de la PNA, el Portón Recalada, personal de la PNA, medios de la Secretaría de Intereses Marítimos y medios aéreos de la Base Aeronaval Punta Indio (2) 3T-34).

221940: COAREANAFLU, designado Comandante del Control Efectivo del Río de la Plata.

El mismo día 20 sé ordena la provisión de ametralladoras 12.7 a las siguientes unidades: A.R.A. "CORMORAN", A.R.A."PUERTO DESEADO" A.R.A. "PILOTO ALSINA" y Balizadores 573B, 574B y granadas antibuzo a todas las unidades asignadas a LEON.



3.3. EJECUCION DEL CONTROL DEL TRANSITO MARITIMO.

SECRETO



Por GFH 070900 y 101530 APR/82 JEMAYOAR, ordena destacar los Comandantes de Puertos, poniendo en vigor la Resolución COAR Nº 625/80"S", que establece la Organización Naval del Tráfico Marítimo.

La Resolución COAR 625/80"S" diferenciaba la dependencia de los puertos del sistema fluvial de la CONCAP, agrupando:

bajo el Comando de COAREAFLU (CONASENE); los puertos de Corrientes, Misiones, Pcia de Santa Fé, Pcia de Entre Ríos y Chaco,

bajo la dependencia de un Cte.Naval de Zonas 1 y 4 a: los Ctes. de los Puertos de; Buenos Aires, La Plata, Mar del Plata, Quequen y Campana, Zarate y San Nicolás,

bajo la dependencia de un Cte. Naval de Puertos del TOAS: los Ctes. de puertos de: Bahía Blanca, Madryn, Comodoro Rivadavia, Deseado, Punta Quilla y Gallegos.

Durante el desarrollo del conflicto COREAFLU, al asumir el control efectivo del Río de la Plata Interior, asumió el Comando de los Ctes de los Puertos incluídos dentro de la jurisdicción del SENE y los Ctes. de los Puertos Campana, Zarate, San Nicolás, Buenos Aires y La Plata. Responsabilidad que asigna al Area Fluvial la Resolución COAR Nº 1642/74"C" de creación de áreas navales que resultó, más adecuada a las circunstancias, que la Resolución COAR Nº 625/80"S" en lo que hace a la orgánica.

El Cte. de Puertos Mar del Plata, Quequen se subordinó al CONATRAM.

El Cte. de Puertos del TOS asumió el Comando de los Puertos de Bahía Blanca, Madryn, Comodoro Rivadavia, Deseado, Punta Quilla y Gallegos.

Los Ctes. de Puerto, especificamente tienen la tarea general de asegurar la capacidad operativa del puerto y la protección de los buques surtos en él. Estas tareas principales conllevan a las siguientes tareas complementarias (Resolución COAR Nº 625/80"S" Art. 9º inc.:

1-Ejercer el Comando de todas las fuerzas, unidades y establecimientos navales con asiento permanente en el puerto y de aquellos que se le asigne temporariamente.



2-Ejercer, a traves de la unidades de la PNA del puerto, la policía de Seguridad del mismo.

3-Integrar la defensa aérea y terrestre dentro del correspondiente sistema de defensa del Teatro, de acuerdo a las instrucciones que formule el Comando Naval de Puertos del Teatro.

4-Ejercer las funciones de Oficial Encargado de la Defensa contra ataques desde el mar, de acuerdo a las instrucciones que formule el Comandante Naval de puertos de Teatro de Operaciones o Sector Estratégico.

5-Designar los integrantes de la Comisión Portuaria acorde a las características del Puerto y a la utilización que se hará de éste durante las operaciones.

6-Dirigir y controlar la actividad operativa del puerto a traves de la Comisión Portuaria.

7-Proponer al Comandante Naval de Puertos del Teatro o Sector Estratégico los requerimientos y apoyos necesarios para la adecuada y eficiente integración de la defensa aérea y terrestre del puerto dentro del correspondiente sistema de defensa del Teatro.

8-Disponer la clausura total o parcial y la reapertura del Puerto y promulgar dicha decisión.

9-Informar al Comandante Naval de puertos del Teatro o Sector Estratégico cualquier reducción en la capacidad operativa del puerto, sus efectos sobre el Tráfico Marítimo y el tiempo estimado para normalizar dicha capacidad.

10-Ejercer las funciones de Oficial Control del Tráfico Marítimo (OCONTRAM).

El Comando de Transporte Navales por la misma Resolución COAR Nº 625 se integra al sistema del Control del Tránsito Marítimo, pasando su Jefe a desempeñarse como Jefe del E.M. del Comando de Transporte Navales.

La DEMIL 02/79"S" (Anexo 10) es el documento, en vigor, que regula el sistema de cargas militares y el funcionamiento de la Central Coordinadora de Cargas para el transporte por agua en la Directiva JEOPE 02/81"S".

3.3.1. - COMENTARIOS DE CARACTER GENERAL.

3.3.1.1. EL AGRUPAMIENTO DE LOS COMANDANTES DE PUERTOS.

La Resolución COAR 625 en el sistema de la CONCAP agrupaba a los Comandantes de Puertos bajo dos Comandos Navales independientes:

- Un grupo bajo el Comando del Area Naval Fluvial.
- Otro grupo bajo otro Comando (Zonas I y IV).



Esta distribución asigna Comandantes de Puertos por provincia, en la práctica produjo inconvenientes de diversos órdenes tales como:

- Grandes distancias entre puertos de una misma jurisdicción (Pcia. de ENTRE RIOS con puertos en las costas de los Ríos Paraná y Uruguay).

- Falta de agilidad y adecuada subordinación de medios de otras dependencias nacionales organizadas por otro sistema geográficos (SEIM, DNCP y U.N., PNA, AGP. etc.).

- Falta de homegeneidad en los problemas presentados y soluciones a adoptar.

3.3.1.2. PUESTA EN VIGOR RESOLUCION COAR Nº 625"S".

Su Art. 1º condicionaba que sólo entraba en vigor en caso de "decretarse la MOVILIZACION".

En rigor, debe enriquecerse y completarse esta disposición "o cuando se ordene (o disponga")

3.3.1.3. PUERTOS DE RIO GRANDE Y USHUAIA.

No estaban incluídos en la Resolución COAR Nº 625"S"; en el caso particular del conflicto MALVINAS se apreció la necesidad de afectarlos a dicho esquema.

Es conveniente incluir los Ptos. de Río Grande y Ushuaia en la Resolución COAR.

3.3.1.4. LA ASIGNACION INICIAL DE CARGOS PREVISTOS EN LA RESOLUCION COAR Nº 625"S".

La Resolución establece (Art.2º) que la DGPN en coordinación con la JEOPE, dispondrá el oportuno cubrimiento de cada uno de los cargos previstos. Esta previsión demora el inicio del sistema, pues deben designarse a quienes los ocuparán y éstos deberán iniciar el aprendizaje de sus funciones. Ambos hechos sucedieron y ocasionaron demoras innecesarias durante la primera fase de la puesta en vigor de la Resolción.

Durante el desarrollo del conflicto, los Ctes.de Puertos designados, en general, desconocían el sistema de Control del Tránsito Marítimo.

Durante el conflicto fué designado Cte. del Puerto de Mar del Plata el Cte. de la Fuerza de Submarinos quien por razones operativas debío desplazarse fuera de esa área.

Es conveniente prever que la designación del Cte. de Puerto de Mar del Plata no recaiga en oficiales que serán afectados por otras tareas operativas durante el conflicto y resulta recomendable, que por función de cargo, se asigne al 2º Cte. de la B.N.M.P. los cargos de Cte. Naval de los Puertos de Mar del Plata y Quequen.

En el caso particular de Madryn, es conveniente que el Jefe del Apostadero Naval Madryn, de estar cubierto ese cargo con nivel de Oficial Jefe, sea designado Comandante Naval de Puerto Madryn.

3.3.1.5. - CONOCIMIENTO DE LA NOMINA DE LOS COMANDANTES DE PUERTOS.

La Resolución (Art. 3º) prevé que se comunique la nómina de Comandantes de Puertos sólo al Comando en Jefe del Ejército y a la SEIM. No prevé idéntica comunicación al Comando en Jefe de la Fuerza Aérea, Estado Mayor Conjunto ni a la PNA.

3.3.1.6. - FUNCIONES DE LA PNA EN LA DEFENSA DE PUERTOS.

La PNA es una dependencia de la ARMADA que tiene regulada sus funciones y misiones por Ley 18.711.

En el caso particular de la Defensa de Puertos regulado por la Resolución COAR Nº 625/80"S" Anexo III Art. 4º 2) la PNA tiene asignada la función de "Ejercer la Policía de Seguridad del Puerto".

Para el cumplimiento de su misión general, la PNA tiene establecida una orgánica zonal en el Litoral fluvial y marítimo, esta orgánica cuando se pone en vigor la Resolución 625, no sufre modificaciones pero resulta distinta - en lo zonal- a la establecida para la ARMADA por la Resolución COAR 625 lo que motiva que algunos subordinados a un Prefecto de Zona tengan relaciones de tareas con distintos Comandantes de Puerto o que un Comandante de Puerto tenga relaciones con Prefectos de Puertos subordinados a distintos Prefectos de Zona.

Lo detallado plantea, para el caso de la defensa de puertos, un problema de subordinación o de relaciones de Comando, entre los Oficiales Comandantes de Puerto de la Armada y los Prefectos de Puerto de la PNA.

En rigor la PNA, tiene por la misión asignada por Ley 18.711, una gran cantidad de funciones ajenas a las responsabilidades del Comandante Naval de Puerto, que hacen considerar exagerado que el Prefecto de Puerto sea subordinado al Comandante Naval.

SECRETO



El Comandante de Puerto necesita de la autoridad local de la PNA: información sobre operaciones, ciertos apoyo logístico donde la Armada tiene nulos o reducidos medios, y vigilancia policial portuaria.

Durante el conflicto, no hubo en ningún caso problemas en lo que hace a vigilancia policial portuaria, pero sí los hubo en lo que hace a operaciones, a sostén logístico y de relaciones humanas atribuíbles a fallas personales de Oficiales de la Armada y de la PNA.

Independientemente de que opinamos que en algún momento oportuno la Armada deberá expedirse sobre que pretende realmente de la PNA y de que debe asignarle el rol pertinente y establecer las relaciones entre Comandos y Jefaturas para el caso particular de la Defensa de Puertos, opinamos que la Resolución COAR - que no puede prever todas las necesidades y requerimientos a formular a la PNA- debe incluir ademas de lo establecido en el Art. 4º 2 del Anexo III: "Requerir de la autoridad de la PNA del Puerto toda la información y Sostén Logístico que considere necesario, que deberá ser satisfecho con la más alta prioridad. Toda tarea propia de la PNA en esta situación pasa a segundo termino",sin incluir la subordinación de la autoridad de la PNA al Cte. Naval del Puerto.

3.3.1.7. - LA DEFENSA AEREA Y TERRESTRE DEL PUERTO.

El propósito principal de la defensa de puertos es: la protección de sus instalaciones y buques surtos, contra ataques del enemigo.

El Comandante del Puerto es responsable de encarar, planificar y proveer esta defensa con los medios que le asigne la Armada, los que finalmente, deberá adecuarlos, coordinarlos e integrarlos en función de las capacidades y facilidades respectivas, con las otras fuerzas de defensa u operativas existentes en el área de influencia del puerto dentro del sistema portuario.

Esto en definitiva, exige que para cada puerto se deben fijar- ademas de una estrecha coordinación entre diferentes fuerzas y equipos para cada capacidad del enemigo - las áreas de responsabilidad de cada uno de los Comandos existentes en el sistema de defensa y la necesidad del establecimiento de un Centro Recolector de la Información de Combate (C.R.I.C) en cada una de las unidades participantes.

La autoridad de Coordinación es - o debe ser - el Comandante del Teatro o el Oficial más antiguo presente en el área y debe ser tarea del

SECRETO



Comandante del Puerto la de integrar e integrarse a ese sistema.

Durante el conflicto, en ausencia de normas e instrucciones que regularan este aspecto, la falta de adiestramiento previo en las misiones asignadas por la Resolución COAR Nº 625 y el natural deseo de colaborar y participar en el esfuerzo de guerra, ocasionaron que algunos Comandantes de Puerto excedieran el marco de sus funciones y sobredimensionaran o sobreestimaran sus responsabilidades respectivas llegando a sentirse casi una suerte de "Comandantes de Teatro" o algo cercano a ello, este natural desborde en algunos casos, originó diversas desinteligencias con otras fuerzas, aún dentro de la misma fuerza, y con la PNA.

CONCLUSION PARCIAL:

Es necesario prever la integración del sistema de defensa de cada puerto con el sistema nacional o de teatro (marítimo, terrestre o aéreo) de defensa.

3.3.1.8. - EL ADIESTRAMIENTO PARA ENCARAR EL CONTROL DEL TRANSITO MARITIMO.

la JEOPE anualmente, realiza y conduce ejercitaciones destinadas a instruir y adiestrar distintos componentes que hacen al Control del Tránsito Marítimo, pero nunca desarrolló ninguna ejercitación según la mecánica establecida en la Resolución COAR Nº 625"S" (en vigor según su Art. 1º, sólo al decretarse la Movilización).

Durante el conflicto se notó inicialmente una falta general de adiestramiento y vacios en la Resolución, que sí bién fueron subsanados durante la marcha de las operaciones produciendo naturales inconvenientes, pudieron haberse evitado con algún ejercicio de adiestramiento previo.

CONCLUSION PARCIAL:

Resulta conveniente que al inicio del año naval la DGPN, en coordinación con la JEOPE, designe los Comandantes de Puerto que serán afectados a la Resolución COAR Nº 625 y que estos oficiales, una vez capacitados en Control del Tránsito Marítimo, tomen contactos con sus puertos, integren las comisiones portuarias que establece la Resolución COAR, confeccionen y/o actualicen las carpetas operativas de cada puerto incluyendo las capacidades y limitaciones de las fuerzas amigas próximas al área y posteriormente participen total o parcialmente, en

SECRETO

EL EMPLEO DE UNIDADES EN EL COMERCIO EXTERIOR Y NAVEGACION DE CABOTAJE.



La doctrina en vigor (A.T.P.2) indica la necesidad de existencia de un organismo gubernamental responsable de la distribución de cargas.

Dicho organismo debe convocar a los armadores nacionales, (Estatales y Privados) para formar una Dirección Nacional del Tránsito Marítimo, cuya tarea es la de distribuir las cargas del comercio exterior y de cabotaje.

La Armada en esta área tiene la responsabilidad de control y protección de ese tráfico.

Durante el desarrollo del conflicto el CONATRAM implementó la citada dirección y la subordinó a la SEIM para cumplir con la doctrina.

CONCLUSION PARCIAL:

La escasa duración del conflicto y las particularidades atípicas de las áreas de operaciones bélicas, impiden formular una conclusión definitoria sobre las ventajas de mantener dentro de la orgánica de la SEIM una Dirección Nacional de Tránsito Marítimo. Esto también es valido en la antitesis.



3.3.4. - LAS AGENCIAS MARITIMAS Y EL C.T.M.

SECRETO

96

En general la actuación de las distintas agencias marítimas y la colaboración prestada al ejercicio del Control del Tránsito Marítimo fué eficaz, mereciendo destacarse, por así figurar en algunos informes, sin que esto sea exhaustivo la actuación de las siguientes: TAMIC, AMISA, GEOMATER que además se esforzaron por coordinar y acelerar las cargas militares en las unidades afectadas, facilitando la acción de varios Comandantes Navales de Puerto y en el caso particular de TAMIC que pasó facturas de Servicios Portuarios: SIN CARGO.

SECRETO

El inconveniente más importante detectado sobre actuación de algunos agentes marítimos fué el modificar itinerarios de algunos buques, omitiendo comunicarlos a la Organización de Control de Tránsito Marítimo. (caso límite: movimiento de un buque Liberiano despachado desde ROSARIO destino BAHIA BLANCA, demorado 3 días en INTERSECCION; motivó que el Cte. Naval de Bahía Blanca informara su no arribo en término y la posterior alarma).

CONCLUSION PARCIAL:

La modificación de itinerarios por parte de agencias marítimas y la omisión de información a la Red de Control del TM provoca alarmas injustificadas en los Ctes de Puertos, interferencias mutuas en la Red de Control y especialmente en tareas de exploración operativa (aérea y naval).

3.3.5. - ACTUACION DE LA P.N.A. EN LA RED DE CONTROL DEL T.M.

La P.N.A. ademas de cumplir con las tareas impuestas, o requeridas, por el Control del T.M. (Policía Seguridad de Puertos, disposición de prácticos y apoyo de comunicaciones ya mencionados en 3.3.1.6.), mantuvo durante el desarrollo del conflicto su propio sistema de control del T.M. (duplicación del esfuerzo) con las exigencias propias de su rutina a agentes, capitanes de buque etc..

Durante el conflicto la PNA cumplió eficazmente tareas en la atención de: muertos, heridos y evacuados de Malvinas.

3.3.6. - ACTUACION DE LAS "COMISIONES PORTUARIAS" (A.T.P.2 y Res. 625"S" Anexo 4).

Se cubrieron sin inconvenientes en todos los puertos del sistema argentino, observando en el ejercicio de sus funciones gran entusiasmo, idoneidad y espíritu dd colaboración.

4.- LAS COMUNICACIONES.

El ejercicio del C. del T.M. de por sí exije un volumen considerable de tráfico que dificulta su evacuación por las redes normales.

Durante el desarrollo del conflicto, al no disponerse de una red especial para las comunicaciones del sistema de defensa de puertos y del Control del Tránsito Marítimo, ya que los cuadros de ligazones previstos por la Publicación PCN4 al aumentar el volumen de comunicaciones operativas sobrepasaron las posibilidades de la Red ARA, se recurrió primariamente a la Red de PNA y ante falencia y congestionamiento de ésta, a la Red de ENTEL y a la Red privada.

Los operadores de la Red de la PNA no están adiestrados para este tipo de tráfico (están acostumbrados al trabajo en Radiotelefonía, en claro) faltó uniformidad de procedimientos con la ARA.

La Red de la PNA, si bién está en proceso de modernización aún no lo había completado, con lo que en el conflicto aparecieron dos redes (ARA - PNA) con equipamiento no unificado y en varias zonas incompatibles, que originaron demoras excesivas en las transferencias de cada red.

El encaminamiento de despachos, por la red de PNA, en algunos casos produjeron sensibles demoras cuando ese tráfico no era generado en sus cabeceras principales, (caso límite: 29 hs. de demoras en un "P"), también se notó un elevado porcentaje de mensajes generados no recibidos por sus destinatarios (caso límite: 30% no recibidos, sin poder definirse su causas, en una prueba-control aislada efectuada por un Comandante de Puerto que empleó simultaneamente la Red ARA y la Red PNA para el mismo tráfico).

En el empleo complementario de las redes ARA y PNA se observó incompatibilidad criptográfica que produjo demoras al efectuarse el necesario doblecifrado (por incompatibilidad) y en algunos casos serias vulneraciones al principio de la SEGURIDAD, al tener que recurrirse frecuentemente al uso de las redes de ENTEL y privadas al trasmitirse "en claro" mensajes clasificados.

El procedimiento de AUTENTICACION establecido en la Publicación PCN 15, "Instrucciones de comunicaciones para buques mercantes nacionales en tiempo de guerra", presentó dificultades en su aplicación por su complejidad o por falta de su estudio por parte de los Capitanes Mercantes, por lo que algunos capitanes de Puerto sugieren su simplificación o substitución por métodos mas simple tipo UNIDENT o similar.

El procedimiento de silencio Rt. establecido para los buques en la PCN 15 y la poca flexibilidad para romperlo, ocasionaron a las autoridades de control, desconocimiento de las verdaderas posiciones de los buques mercantes lo que ademas provocó interferencias con: las fuerzas responsables de la Defensa, las operativas de Superficie, Submarinas y Aéreas y particularmente con la Exploración Operativa.

Los distintos componentes de la defensa de puertos se encontraron en el ámbito de las comunicaciones con las siguientes incompatibilidades: en el procedimiento de IFF las Aeronaves FAA sólo un modo civil, las de ARA 2 modos IFF militares, y en el equipamiento de aeronaves la Aviación Naval UHF, en tanto FAA y Ejército sólo VHF.

Los Capitanes de Puerto, por incompatibilidad de equipos, debieron improvisar, durante el conflicto, sistemas especiales para su ligazon con las FFAA locales responsables de la defensa terrestre, aérea y contraaérea del área.

En general las ligazones VHF, tanto de C.Tránsito Marítimo como de la defensa de Puerto, no presentaron inconvenientes entre unidades a flote, las ligazones VHF tierra - buque - por razones de distancia, fueron poco eficientes.

SECRETO



3.- REMISION DE CARGAS.

3.1. - CONCLUSIONES.

3.2. - ACCIONES RECOMENDADAS.

3.3. - ANTECEDENTES.



SECRETO



3.- CARGAS.

3.1. CONCLUSIONES.

3.1.1.- En general el sistema utilizado para cargas militares (aprovisionamiento conjunto al esfuerzo de guerra) adolecio de muchas fallas producto del desconocimiento, descordinación y aún parcial motivación de representantes de algunas de las FF.AA.

3.1.2.- Contribuyó a aumentar las fallas apreciadas, la carencia de una publicación de uso interfuerzas y múltiple que explique y acote los procedimientos del sistema de cargas militares, brinde información neceseria para el encaminamiento y programación de las cargas, el rol del EMC y la Central Logística, requerimientos, almacenamiento, coordinación, embalajes, control de las cargas, descargas, rotulación, identificación, tipo de contenedores, transporte de cargas, explosivos y munición, material electrónico; que brinde detalles de las facilidades del arco portuario, utilaje existente o movilizable, capacidades y playas de almacenamiento.(Pese a la existencia parcial de Directivas, ésta fueron ignoradas o cumplidas en forma deficiente).

3.1.3.- Las FF.AA., como usuarios del sistema de transporte de carga militares por modo acuatico, carecían del concepto y desconocían el procedimiento.

3.2. ACCION RECOMENDADA.

3.2.1.- Recomponer a través de una Comisión Interfuerzas (EMCO) las instrucciones básicas para la organización del transporte y cargas militares por agua, con recomendaciones especiales para el caso de ocupación y/o recuperación de territorios (se recomienda como hipótesis de trabajo la Publicación RECARPA de la A.P.N.A.)

SECRETO



3.3. ANTECEDENTES DE LAS CONCLUSIONES Y ACCIONES RECOMENDADAS PARA LA REMISION DE CARGAS.



3.3. - EL MANEJO Y DISTRIBUCION DE CARGAS (la C.C.C.)

SECRETO



En el rubro CARGAS, a ser transportadas desde los Puertos por modo acuatico, es necesario diferenciarlas en dos grandes rubros: CARGAS COMERCIALES y CARGAS MILITARES (sostén de las operaciones que hacen al esfuerzo de la Guerra).

Su manejo es distinto.

Las COMERCIALES siguen las disposiciones que para el Comercio Exterior emite y coordina la DINATRAM (3.3.2).

Para las cargas MILITARES las normas existentes (DEMIL 02/79 - JEOPE 02/81) disponían que las FFAA (excepto la ARA) formularan sus requerimientos de transporte de cargas por modo acúatico al EMC (Control y unificación de los requerimientos de transporte) quien traslada los requerimientos a la Central Coordinadora de Cargas (C.C.C.) con la información necesaria para el encaminamiento y programación de las cargas. La ARA los formula directamente a la C.C.C.

El 02 ABR la JEOPE pone en vigor la Directiva 02/81"S" ordenando se cubra la C.C.C. (dpto. Log. del Servicio de Transporte Navales - Galpón Dique 2). Cada Fuerza debía designar un Oficial Enlace. Sólo fué relativamente fluído el enlace con Ejército.





Procedimiento para requerimientos: Según Anexo A punto 3 de la Directiva JLOPE 02/81"S". En general las FF y otros organismos Operativos en el Teatro Malvinas omitieron formular sus requerimientos al EMC y lo trasladaron a la C.C.C. con lo que se produjeron desórdenes, desinteligencias, variantes en la prioridades reales, etc.

3.3.3.1. - LA OBTENCION Y ASIGNACION DE BUQUES PARA LAS CARGAS MILITARES.

Se efectuaron a traves del CONATRAM (responsable de la obtención - requisa o movilización) a requerimiento de la C.C.C.. El CONATRAM fijaba las relaciones de coordinación entre el requerimiento del servicio y el o los Comandantes de Puertos intervinientes y posteriormente ejercía el Control y Ruteo de las Unidades a las respectivas áreas de Operaciones.

COMENTARIO PARCIAL:

Al contrario que el Reino Unido, que movilizó para el conflicto sus mejores unidades mercantes a flote, los armadores argentinos designaron ante los requerimientos del CONATRAM, buques que distaban de estar en óptimas condiciones, con lo que se retrasaron las operaciones de carga y descarga (en puerto de origen y destino) e incluso se produjeron fallas y averías que podian y debían haberse evitado (caso asignación ELMA "LAGO TRAFUL" y "LAGO ARGENTINO").

RECOMENDACION PARCIAL:

Es conveniente que el CONATRAM disponga en la fase requisa o movilización, de un órgano que verifique.las aptitudes operativas del buque asignado por el armador.

3.3.3.2. - TRANSPORTE Y SU COORDINACION:

Faltó coordinación con las distintas FF. y no se cumplieron las Directivas pertinentes, esto ocasionó los siguientes inconvenientes:

- Cambios en el tipo de transporte (carga y descarga de buques ya cargados) por otro medio.
- Bajo rendimiento de bodegas (en defecto o en exceso).
- Mala planificación y distribución de las cargas de algunos buques.
- Giros de buques a algunos puertos que posteriormente debieron anularse o modificarse.
- Descontrol en el manejo de las cargas.
- Desconocimiento de si la carga llegó a destino final.

COMENTARIO PARCIAL:

La coordinación y la ejecución del Transporte de Cargas MILITARES presentó muchas fallas, sea por desconocimiento de las Directivas existentes, sea por urgencia o por otras razones.

Estos hechos fueron repeticiones del proceso operado durante muchos años en las cargas para las campañas antárticas donde finalmente se llegó a institucionalizar la Publicación R.E.C.A.R.P.A. cuya adopción y cumplimiento permitió fluidez operativa a las distintas CAV, ésta fluidez se logró también por la experiencia acumulada por los organismos específicos antárticos de cada una de las FFAA y D.N.A., pero en general es poco conocido por el resto de los organismos de cada una de las FF.

3.3.3.3. - EL PROBLEMA DE LOS EMBALAJES Y ROTULACION DE LAS CARGAS MILITARES.

En este aspecto también se presentaron inconvenientes derivados del desconocimiento general de las Directivas y la falta de coordinación entre FF y la C.C.C.. La falta de rotulación, identificación o defectuosa confección, originó, en la carga de los buques y en los puertos de destinos confusiones, dificultades y pérdidas. (caso límite ELMA "CORDOBA").

COMENTARIO PARCIAL:

Similar al anterior (3.3.3.2.).

3.3.3.4. - EL PROBLEMA DE LA ESTIBA Y UTILAJE DE LOS PUERTOS DEL SUR Y DEL PUERTO Y AEROPUERTO DE MALVINAS.

En general el utilaje portuario disponible en los puertos patagónicos, basicamente no permitió realizar las tareas de carga y descarga en forma ágil, agravándose en el caso de grandes pesos (superiores a 10 Tn.). Esta limitación de la capacidad instalada especialmente la ausencia de pórticos para contenedores, motivo que las cargas contenerizadas debieran manipularse abriendo contenedores y fraccionando las cargas para su movimiento buque - muelle.

La ausencia de galpones en muchos puertos del sistema, motivaron que las estibas quedaran expuestas hasta su próximo traslado, congestionando muelles y playas de carga y descarga y que ciertas cargas críticas debieran alijarse en rada, o proceder a descargar parcialmente buques ya cargados para cargarlos con ellas.



Las cargas recibidas en las terminales de Malvinas (Puertos y Aeropuertos), por carencia total de utilaje y transporte adecuado, debieron movilizarse, estibarse y distribuirse en su mayor parte practicamente "a mano" con el consiguiente "desgaste" del personal afectado a esas tareas y el abarrotamiento de muelles.

El empleo de ciertas unidades movilizadas para operar en el muelle de Malvinas también presentó algunas dificultades por desconocimiento de las características portuarias. Caso límite: ELMA "FORMOSA" (sólo 3 de sus 5 bodegas sobre muelle que obligó a correr la carga sobre cubierta para su descarga).

El utilaje de algunos buques seleccionados también presentó dificultades por su antiguedad o deficiente mantenimiento (caso límite: ELMA "RIO CALCHAQUI" - Pluma - sin carga - tiempo mínimo movimiento bodega-muelle: 18 min.; con un T.A.M.: 45 m).

3.3.3.5. - LOS ESTIBADORES:

Aunque, en general, en los puertos continentales no se presentaron grandes inconvenientes, salvo la necesidad de refuerzo con personal de conscripto poco idóneos para esas tareas, en el puerto de Malvinas si los hubo, debido a: escaso número de estibadores enviados desde el continente (CRV) vestimenta inadecuada y el hecho de que no se había dispuesto previamente su "movilización".

COMENTARIO PARCIAL.

Para el planeo de futuras operaciones que requieran este tipo de apoyo, para las FF destacadas, es conveniente prever su constitución, equipamiento y movilización.

SECRETO



4. Orden general.

4.1. Conclusiones.

4.1.1. Movilización.

4.1.2. Sistema subsidio SEIM al fomento de la Marina Mercante.

4.1.3. Prefectura Naval Argentina.

4.2. Acciones Recomendadas.

4.3. Antecedentes.



SECRETO



4.- Orden General.

4.1.- Conclusiones.

4.1.1. Movilización.

El encuadre legal que permite la movilización del material y personal mercante nacional, debe perfeccionarse, reglamentarse, y unificarse bajo una única autoridad responsable, a fin de, posibilitar su rápida incorporación y adecuación a las necesidades operativas de la Armada en caso de guerra.(Sirva de antecedente el ejemplo dado por el R.U. durante el conflicto).

4.1.2. Sistema de subsidio SEIM al fomento de la Marina Mercante.

En general, las políticas nacionales (SEIM) de subsidios a la Marina Mercante Nacional, no estuvieron orientadas hasta aquí al fomento y desarrollo de unidades tipo de posible empleo futuro para la Armada (como buques auxiliares de la flota) y de las demás FF.AA. en caso de guerra.

4.1.3. Prefectura Naval Argentina.

La legislación que rige los roles y funciones de la Prefectura Naval Argentina, resultó insuficiente, o difusa, para hacer frente al esfuerzo integrado durante el conflicto.

4.2.- Acciones Recomendadas.

4.2.1. Movilización.

Adecuar la legislación vigente sobre Movilización, a fin de posibilitar la rápida incorporación de medios y personal necesarios de la Marina Mercante y SEIM, al esfuerzo de guerra.

4.2.2. Subsidio SEIM al fomento de la Marina Mercante.

Promover que una importante alicuota de los fondos de subsidios de la SEIM sean orientados, o den preferencia, a apoyar la construcción de buques mercantes y pesqueros, cuyo empleo futuro sea de interés a las operaciones navales.

4.2.3. Prefectura Naval Argentina.

Revisar la legislación en vigor referente a la PNA, a fin de, clarificar y especificar las misiones y tareas operativas que interesan particularmente a la Armada y que adecuen su dimensión, equipamiento, instrucción y adiestramiento.

SECRETO



4.3.- Antecedentes de las conclusiones y acciones recomendadas de orgen general.-





1 - DISPOSICIONES, PUBLICACIONES Y DOCUMENTOS EMPLEADOS EN EL ANALISIS.

1.1. - DISPOSICIONES Y PUBLICACIONES:

1.1.1. - Resolución COAR Nº 625/80"S": "Organización Naval del Tránsito Marítimo".

1.1.2. - Publicación E. Op. doct. Nº 522"C": Doctrinas y datos técnicos sobre defensa de puertos (FUNA 22).

1.1.3. - Publicación R.O.1-004 (Cap. VIII):"Defensa de bases y puertos".

1.1.4. - Publicación R.O. 2-031"C" (cambio 9): "Instrucciones aliadas para la maniobra naval" A.T.P.1 (A).

1.1.5. - Publicación R.O. 2-032"C" (cambio 2):"Manual aliado para el control naval del tránsito marítimo (U)" A.T.P. 2 (A).

1.1.6. - Publicación "C" CONATRAM: Instrucciones para el control de operaciones de buques pesqueros y embarcaciones pequeñas en caso de conflicto".

1.1.7. - Plan de Operaciones CON Nº 01/74"C" "Control del Area Marítima y Fluvial".

1.1.8. - Publicación: "Instrucciones generales para capitanes de buques mercantes en caso de conflicto o extrema tensión internacional".

1.1.9. - Publicación R.O. 1-866 "C": "Instrucciones de comunicaciones para buques mercantes nacionales en tiempo de guerra" (P.C.N. - 15).

1.1.10 - Publicación: "Normas para el estudio de las condiciones se seguridad de puertos comerciales".

1.1.11 - Publicación: "Seguridad interna de puertos".

1.1.12 - Publicación E.G. IM "R" 001: "Defensa de bases navales avanzadas" (Provisorio).

1.1.13 - P.C.N-4 "C".

1.2. - INFORMES Y DOCUMENTOS:

1.2.1. - Informe Operación "LEON"- 1a, 2da y 3ra parte (1.D.4-4-5 y 6).

1.2.2. - DEMIL 01"S" (caso Malvinas) 1-D-9 y 10.

1.2.3. - Informe Apostadero Naval Malvinas: 2-A-3.

1.2.4. - Resumen cronológico de las acciones del TOAS:2-A-4



1.2.5. - Informe actividades CONASENE - Conclusiones y Sugerencias: (1-C-6).

1.2.6. - Factores fijos Malvinas - Informe sobre sus instalaciones portuarias, sus capacidades y condiciones hidrográficas: 2-A-6.

1.2.7. - Proyecto modificación Resolución COAR Nº 625/80"S" S/Organización CONATRAM - Informe Comandantes Navales de los Puertos: 5-A-4.

1.2.8. - Informe de ELMA sobre actividades del "RIO CARCARAÑA": 2-D-1.

1.2.9. - Diario de Guerra de CONATRAM - Instrucciones para Capitanes mercantes: 6-A-2.

1.2.10 - Despachos referentes a buques mercantes afectados: 2-D-10.

1.2.11 - Ley de Movilización (L Nº 17.649): 2-D-10.

1.2.12 - Reglamentación de la Ley de Movilización (Decreto 4247/68): 2-D-10.

1.2.13 - Ley de Servicio Civil de Defensa (L Nº 20318).

1.2.14 - Análisis del sistema de abastecimiento naval y su funcionamiento durante el conflicto: 5-A-6.

1.2.15 - Estudio Res.COAR 398/82"S" "Deficiencias logística observadas - medidas para solucionarlas.

1.2.16 - Informe Operación Jefatura B.N.P.B.: 4-A-6.

1.2.17 - Informe SICO S/análisis de Mensajes Navales:3-D-1.

1.2.18 - Informe SICO S/acciones Recomendadas enviadas por la COAC: 5-D-1.

1.2.19 - Decreto 805 del 23 ABR 82 - Disponer las requisiciones S/Título V Ley 16.970 (Dec.739/67) y formular las convocatorias Servicio Civil de Defensa (Ley 20.318) y Resolución COAR Nº 339 del 24 MAY 82 delegando al CON.

1.2.20 - Informe de actuación en tareas de Inteligencia de buques mercantes: 0335 - 5-D-1.

1.2.21 - La marina mercante inglesa en el conflicto de las Malvinas: 0333 - 5-A-9.

1.2.22 - Informe actividades PNA en el marco del conflicto: 0022 - 1-B-1

SECRETO

2.5. - LAS COMUNICACIONES EN EL CONTROL DEL TRANSITO MARITIMO Y EN LA DEFENSA DE PUERTOS.

FOLIO No 110

En ambas organizaciones de defensa y control, las comunicaciones eficientes y efectivas, tanto externas como internas, son vitales para el funcionamiento normal.
Las redes de comunicaciones deseablemente deben estar integradas con las redes establecidas por los distintos Comandos costeros, de Teatro y aún de las otras FF.AA. y de seguridad, a fin de que los planes provean al máximo el cumplimiento de los tres requisitos básicos de las comunicaciones: Rapidez, Seguridad y Confianza.
La Red fija planificada por la Armada se hallaba razonablemente completada antes del 02 ABR 82, no así la correspondiente a la red de la PNA que debía completar su equipamiento.
La PNA, ademas de la carencia de esos elementos y el grado de adiestramiento de sus operadores acostumbrados a trabajar en radiotelefonía "en claro" (aptos para su tarea normal de control del tránsito marítimo y fluvial en tiempo de paz) antes del 02 ABR 82, no estaba en capacidad de asumir la responsabilidad de manejar y asegurar el tráfico originado por las operaciones posteriores.
Esta realidad fué comprobada durante las operaciones y ratificada por los Comandantes de Teatro y la totalidad de los Comandantes de Puerto.

3 - OPERACIONES Y TAREAS DESARROLLADAS POR LA ARMADA A PARTIR DEL 02 ABR 82 EN DEFENSAS DE PUERTO Y CONTROL DEL TRANSITO MARITIMO.

Por GFH 070900 y 101530 ABR 82 JEMAYOAR ordena destacar los Comandantes de Puertos, poniendo en vigor la Resolución COAR 625"S"/80 que establece la organización naval del Tránsito Marítimo.
El 16 ABR 82 el JEMGA ordena al Comandante Naval Fluvial estructurar un plan para: ejercer el control efectivo de la navegación en el Río de la Plata interior a fin de, mantener expeditos los canales de navegación a todos los puertos.
El día 20 ABR el Comandante Naval Fluvial expone ante el EMGA el Plan (Operación LEON) el que es aprobado y puesto en operación.
El mismo 20 ABR con posterioridad a la aprobación de la operación LEON se originan en el EMGA los GHF:

201816: previendo movilizar aliscafos y asignarlos a COAREANAFLU.

201818: prevé movilizar empresas de salvamento: SATECNA y HOMERO FONDA.

201819: consignando a COARENAFLU la A.R.A. "LIBERTAD", A.R.A. "PUERTO DESEADO", A.R.A. "COMODORO RIVADAVIA", A.R.A. "CORMORAN", A.R.A. "PEHUNCHE", CHATAS E-6 y E-202 y el A.R.A. "PILOTO ALSINA".

201822: ordenando a APOSBAIRES embarcar prácticos en FRLI para asesoramiento y facilitar un rápido despliegue de las unidades.

201823: disponiendo el embarque de la Brigada de Fondeo de la D.N. Aduanas en FRLI con un mínimo de 15 hombres.

201824: ordenando a CONATRAM comunicar a los buques mercantes que operan en los puertos de la Cuenca del Plata la situación en la zona de operaciones y posición del fondeadero de espera para los buques de entrada.

201825: pone en vigor la Publicación "Instrucciones para el control de las operaciones de buques pesqueros y embarcaciones pequeñas en caso de conflicto o extrema tensión internacional en zona Río de la Plata, Paraná y Uruguay.

201826: asignando a COAREANAFLU los Balizadores 573B y 574B, Dragas 32C, 35C, 256C, 257C, 259C, 261C, y 311C de la D.N.C.P. y V.N.

SECRETO

201819: se asignan 4 Guardacostas, (Participan 6: GC 21 "LYNCH", "TOLL GC 22 "M.GARCIA", GC66 "R.LUJAN", GC 76 "R.de la PLATA" y GC 72 "BUENOS AIRES), Estación de Salvamento y Buceo de la PNA, el Portón Recalada, personal de la PNA, medios de la Secretaría de Intereses Marítimos y medios aéreos de la Base Aeronaval Punta Indio (2) 3T-34).

221940: COAREANAFLU, designado Comandante del Control Efectivo del Río de la Plata.

El mismo día 20 se ordena la provisión de ametralladoras 12.7 a las siguientes unidades: A.R.A. "CORMORAN", A.R.A."PUERTO DESEADO" A.R.A. "PILOTO ALSINA" y Balizadores 573B, 574B y granadas antibuzo a todas las unidades asignadas a LEON.

3.1. - <u>ANALISIS DE LA OPERACION "LEON"</u>

3.1.1.- <u>LA MISION</u>: Ejercer el Control efectivo de la navegación en el Río de la Plata interior, a fin de, mantener expeditos los Canales de navegación a todos los puertos.

3.1.1.1.- El concepto de la operación "LEON" abarca: Acciones progresivas tendientes a la preservación de la integridad operacional (comercial y militar) de la zona focal del Plata y su sistema fluvio-marítimo.

3.1.1.2.- Acciones destinadas a: negar el área al enemigo por el máximo tiempo posible e impedirle la utilización de los recursos que ofrece el comercio y el Tránsito Marítimo propio.

3.1.1.3.- Acciones tendientes a anular o reducir la efectividad de ataques o sabotajes del ENO.

Los propósitos de cada una de las acciones requieren Modos de Acción dinámicos y flexibles por estar afectados y/o alterados por la tecnología moderna de las armas, el progreso de la electrónica, las capacidades de detección de superficie y aerotransportes, el aumento de la movilidad y las posibilidades de nuevos métodos de ataque o sabotaje sorpresa (aéreos, marítimos de superficie y subacuos) según hemos detallado en 2.4.4.

A su vez, la ejecución de estos Modos de Acción, exigen en la faz Ejecución una estrecha coordinación de un gran número de actividades entre distintas fuerzas, organismos (privados, civiles, militares y paramilitares), instituciones y tipos diferentes de equipos y medios a emplear.

La tarea que se fija la Operación "LEON" (Ejercer el control efectivo de la navegación en el Río de la Plata interior), en rigor, fué cumplida durante el período en que tuvo vigencia, pero ella lo fué por la suma del esfuerzo realizado no solo por "LEON", sino también por las de la PNA (Operación TAURO)

SECRETO

y las derivadas de la Organización Naval del Tránsito Marítimo. Especialmente para "LEON", la tarea impuesta debió haber sido: Ejercer el control efectivo de la navegación de entrada al Río de la Plata.

El Comandante del Area Naval Fluvial, en este caso particular, asumía una doble responsabilidad, por un lado las que fijaba especialmente para "LEON" el señor JEMGA y por otro las que le fijaba la Resolución COAR Nº 625/80"S" en su caracter de Comandante del SENE, que implicaba el control de casi todos los Comandantes de Puertos del Sistema durante el desarrollo del conflicto, razones de coordinación y control llevaron a la necesidad de integrarlos bajo un solo comando. Es por ello, que en realidad "LEON", en la práctica, no sólo se circunscribió al Control de Entrada sino que ejerció, con personal y medios asignados a "LEON" asistidos por el sistema de C.T.M. y la PNA, el control de las vías interiores del sistema de navegación del Plata con lo que cumplió la tarea que realmente se impuso a "LEON": "Ejercer el control efectivo de la navegación en el Río de la Plata interior".

Escolasticamente hablando, "LEON" debió haber limitado sus tareas al Control de Entrada y las Fuerzas Amigas (Prefectura y Comandantes de los puertos del SENE) las tareas colaterales de vigilancia y seguridad del interior del sistema.

Esta apreciación escolástica, está basada en el Análisis de las Capacidades del enemigo que desarrolló el Comandante de la Operación "LEON", por sí, sin tener en cuenta las capacidades del enemigo fijadas en la DEMIL 1/82"S" (caso Malvinas) que para este caso debería haber concretado a "Golpes de mano a instalaciones y personal" (ver 2.2.1.) y "acciones de hostigamiento general en todo el territorio insular" (ver 2.2.2.) ya que eran esas las capacidades fijadas al enemigo por el nivel estratégicos superior.

En su análisis de las capacidades del enemigo-muy completo- el Comandante de "LEON" las sobredimensiona y las extiende y multiplica, en contrasentido con las previstas para la zona más importantes del conflicto. No las confronta con los Modos de Acción propios (o por lo menos, no surge de la documentación analizada esta confrontación) y esto lo lleva a sobredimensionar sus requerimientos de medios y personal, los que al ser aprobados llevan a un sobredimensionamiento general de medios asignados a "LEON" con respecto al real del esfuerzo de la guerra en el Teatro Malvinas y al desarrollado en los puertos del sistema patagónico.

Esta es una falla doctrinaria de la Planificación.

En lo que hace al propósito de la misión de la Operación "LEON": "mantener expeditos los canales de navegación de todos puertos",en rigor y al igual que la tarea, fué cumplido por la sumatoria de acciones de la Operación "LEON", las derivadas en la Resolución COAR Nº 625/80"S" (Organización Naval del Tránsito Marítimo) y las derivadas de las acciones de la PNA (Operación TAURO).



Para "LEON" el propósito debió haber sido:"Contribuir a mantener expeditos los canales de navegación a todos los puertos" o bien "Contribuir a asegurar el tránsito marítimo propio" que es en el fondo la tarea real de "LEON", COAR 625/80"S" y TAURO.

CONCLUSION PARCIAL: Si la misión impuesta a "LEON" hubiera sido la de "Ejercer el control de Entrada del Tráfico Marítimo al sistema interior del Río de la Plata" muy probablemente en el análisis de sus Modos de Acción, el Comandante, al enfretarlos con las Capacidades del Enemigo, tal cual se ha expresado, hubiera llegado a la adopción de otros Modos de Acción más económicos y más acordes con la realidad que los que verdaderamente adoptó.

3.1.2- OMISION DE LAS TAREAS ASIGNADAS A FUERZAS AMIGAS EN EL PLAN DE OPERACIONES.

En la Operación "LEON" el Comandante, en el párrafo SITUACION - Fuerzas Amigas, menciona genericamente a: FF.AA. y de Seguridad, sin mencionar que operaciones de esas Fuerzas Amigas estan vinculadas a la propia Operación "LEON" o si se hace necesario requerir la realización de algunas tareas subsidiarias a ser cumplidas por unidades subordinadas a estas Fuerzas Amigas.

CONCLUSION PARCIAL: Omisión de Planificación que resta información a sus subordinados, que complica la coordinación entre fuerzas y que puede llegar a producir superposición, interferencias y aún omisiones en las tareas.

3.1.3- EJECUCION DE LEON: El 011037 MAY ordenó iniciar la Ejecución de "LEON" a los Grupos Control y Apoyo y por GFH 020815, la ejecución total de la Operación "LEON".

3.1.3.1. - MEDIOS ASIGNADOS:

Estación Principal de Control de Entrada:

A.R.A. "LIBERTAD". A.R.A. "PUERTO DESEADO",

PONTON RECALADA y Guardacostas (PNA) "LINCH".

Asigna a estas unidades las tareas de:

- detectar e identificar a los buques que ingresen y ordenarles y asignarles fondeadero.
- efectuar Registro, Visita y Captura de los buques entrantes en el fondeadero asignado.
- control del fondeadero asignado para mercantes.
- autorizar la navegación en canales interiores previo embarco de práctico y dotación acompañamiento PNA.

SECRETO

-destacar al "lazareto" a los buques "dudosos" y enviarles "brigadas de fondeo".



COMENTARIO: Al no existir en el Río de la Plata ninguna instalación fija capacitada para E.C.P. fué necesario asignar buques (dentro de los disponibles) para cumplir estas tareas.

Ninguno de los buques asignados resulta apto para el desempeño de las tareas de una Estación Principal de Control de Entrada a Puerto.

No hay radares de búsqueda aérea, no hay radares de búsqueda mar, sólo cuenta con radares precarios de navegación.

La Fragata A.R.A. "LIBERTAD" tiene sólo la capacidad de "alojamiento" de una ECP, pero carece de aptitudes de maniobra y para permanecer fondeada por largos períodos en el Teatro asignado, su Vd. es reducida para poder efectuar seguimientos o capturas de buques.

El PONTON RECALADA carece de un radar mar eficiente, el que posee (de navegación) presenta continuas fallas por mal mantenimiento, sus embarcaciones menores requieren buen tiempo para su izado y arriado y permanente mantenimiento para no suspender el servicio de prácticaje.

El A.R.A. "PUERTO DESEADO" tampoco es apto para estas tareas, carece de capacidad para alojar personal extra, su alistamiento inicial era precario por no haber sido aún oficializada su entrega a la Armada por parte del astillero.

El Guardacostas "LYNCH" tampoco reune condiciones mínimas para el desempeño de las tareas de una ECP, sólo se lo empleó para el traslado de personal entre el buque control y los buques inspeccionados.

CONCLUSION PARCIAL: Dejando en claro que todas estas unidades y dotaciones pusieron el máximo de voluntad y entusiasmo en el cumplimiento de las tareas asignadas, debemos expresar que los medios empleados (integrados) no se adecuan a los requerimientos mínimos que debe satisfacer una ECP.

3.1.3.2. - UBICACION DEL FONDEADERO DE INSPECCION.

La zona asignada ocasionó un mínimo de 5 horas para el traslado de los buques inspeccionados y su regreso al PONTON RECALADA para embarque de práctico.

Las inspecciones, por razones de descanso personal y seguridad, se limitaron a luz diurna. A partir de 16.00, los buques que tomaban fondeaderos para ser inspeccionados, eran "demorados" hasta el día siguiente.
La duración promedio de cada VISITA resultaba de 2 horas, en caso de revisión por la BRIGADA DE FONDEO de 4 horas.

CONCLUSION PARCIAL: La rigidez operativa de inspeccionar todos los buques entrantes, la carencia de helicópteros o lanchas aptas para el traslado de las dotaciones de visita y la limitación diurna impuesta a las operaciones, demoraron el Tránsito Marítimo interior en un promedio superior a las 10 horas por buque.

El fondeadero asignado a la ECP y por lo tanto a la inspección de buques, estuvo muy alejado del PONTON, parcialmente justificable por razones de necesidad de cobertura radar Mar en la boca del Río de la Plata y la escasez de unidades disponibles (Una ademas del PONTON).

El área seleccionada por estas razones, ademas de la demora que introduce al tránsito marítimo por distancias, puede llegar a prolongarla por ser mal tenedero y necesidad de tener que zarpar el buque ECP en caso de garrear o capear.

3.1.3.3. - UBICACION DEL "LAZARETO".

Durante el desarrollo de la Operación "LEON" el LAZARRETO (fondeadero de inspección para buques sospechosos) no fué empleado.

El informe de la FRLI (ECP) estima que la distancia del Lazareto a la ECEP fué excesivo por requerir más de 2 horas, al guardacostas, el traslado de la brigada de fondeo, y este lapso podía prolongarse ante malas condiciones de tiempo.

Apreciamos que el área asignada al Lazareto es practicamente la correcta, si bien en la solución óptima de planeo pudo haberse acercado un poco mas a la ECP (4/5 millas y en el mismo arrumbamiento general) la posición central del Lazareto, lo que si insistimos en destacar, es que los medios disponibles para el traslado de la brigada de fondeo al área, no eran los más adecuados, pero en rigor, era el único medio de que disponía para esta tarea el Comandante de "LEON"

Las previsiones del Comandante para el tratamiento de buques "sospechosos" fué correcta.

3.1.3.5. - LAS "DOTACIONES DE ACOMPAÑAMIENTO" DE LA PNA.

Se organizaron en base a personal de la PNA integrándose con 2 Oficiales (1 de cubierta y otro de máquinas) y 6 hombres de personal subalterno por cada una (total 57 dotaciones, alrededor de 450 hs).

Se le asignó la misión de evitar actos de sabotaje en los buques inspeccionados por la ECP durante su navegación por canales interiores en todo el sistema fluvio-marítimo (Entrada y Salida de buques).

Cada dotación cumplía su servicio, por buque, con duración variables según el puerto de destino (o de origen) entre 12 y 48 horas.

SECRETO



COMENTARIO: Apreciamos que el número de personal asignado a cada dotación resultaba exiguo cuando el viaje se prolongaba más alla de las 12 horas, por lo tanto, la eficiencia de las mismas era a lo sumo reducida.

Apreciamos que la asignación de una dotación a cada buque fué exagerada, a lo sumo la "dotación de acompañamiento" debió haberse limitado a buques "sospechosos" o a buques que, en su dotación, contaran con tripulantes del enemigo.

CONCLUSION PARCIAL: La asignación de "dotaciones de acompañamiento" en la Operación "LEON" resultó un esfuerzo desproporcionado y de baja eficacia.

3.1.3.7. - GRUPO MANTENIMIENTO.

Estaciones salvamento A.R.A. y PNA, Empresas de Salvamento movilizadas, SEIM 574B, Dragas y Unidades SEIM útiles para operar.

Asignó las tareas de:

- Mantener los canales y vías de comunicaciones.
- Efectuar vigilancia en canales asignándoles zonas de responsabilidad.



COMENTARIO: Las previsiones del plan para el caso de ser necesaria su actuación fueron adecuadas, no fué necesario su empleo.

A los balizadores que contaban con sonar se los alistó para su empleo como buques cazaminas.

Las estaciones de salvamento lograron un adecuado grado de alistamiento y coordinación con los distintos organismos y personal asignado pese a lo heterogeneo de su origen y aún ser movilizado.

CONCLUSION PARCIAL: A nuestro juicio, este Grupo de Tareas fué el mejor clasificado y alistado para las tareas concebidas en la Operación"LEON"

3.1.3.8. - GRUPO VIGILANCIA Y CONTROL.

Medios asignados: A.R.A. "CORMORAN", 3 GUARDACOSTAS CG1 - GC2 - GC3 (PNA).

Se le asignó la tarea de:

- Vigilar la navegación de los buques durante su travesía por los canales Martín Garcia, Punta Indio, Canal de Acceso al Puerto Buenos Aires y Canal Intermedio.
- Impedir que embarcaciones menores en navegación, se aproximen a los Canales.

COMENTARIO: Apreciamos que a este Grupo de Tareas se le asignaron misiones superiores a su capacidad para cumplirlas, especialmente las de "impedir...".

También se aprecia que este Grupo de Tareas se organiza y pone en funcionamiento como una consecuencia de la tarea enunciada para la operación "LEON" ("Ejercer el control efectivo de la navegación en el Río de la Plata interior") que ya hemos comentado en 3.1.1.

Los medios asignados, si bién inadecuados para las áreas ordenadas, eran los únicos disponibles.

3.1.3.9. - GRUPO LOGISTICO:

Medios asignados: A.R.A. "PEHUELCHE", CHATA E-2, CHATA E-202 y "PILOTO ALSINA" (PNA).

Tareas asignada:

- Proveer apoyo logístico a las unidades componentes (Base en Bs.As.).
- El "PILOTO ALSINA" fué destinado, a fines del conflicto, a la tarea de repatriado de Prisioneros de Guerra.

COMENTARIO: Este Grupo de Tareas se contituyó, organizó y operó, como consecuencia del sobredimencionamiento que se impuso a la tarea de la Misión de la Operación "LEON" y de los medios asignados para cumplir con esas tareas.

En la realidad, fué necesaria su existencia por el elevado número de medios navales puestos en juego por ese "sobredimencionamiento".

3.1.4.4. - REFERIDAS AL PERSONAL.

Pese a la heterogeneidad del personal empleado; militar de la Armada, seguridad (PNA), civil (SEIM), Prácticos, Aduana, Marina Mercante, Voluntarios, dotaciones de dragas y Balizadores, los problemas fueron solucionándose llegandose a operar hacia el final con un nivel aceptable.

Se aprecia la conveniencia, en tiempo de paz, de realizar periódicas ejercitaciones de tareas contribuyentes a este tipo de operaciones partiendo de la base de emplear los medios disponibles en su estado habitual y que sus limitaciones no deben ser la causa para no realizarlos.

3.2. LA DEFENSA DE "EL RINCON".

El 14 ABR 82 el CON imparte al Jefe de la BNPB la orden de "Asumir la responsabilidad de la defensa del Area Naval Puerto Belgrano".

Le asigna para esta tarea:

- La Escuadrilla de Antiminado.
- A.R.A. "DOMECQ GARCIA" (D-23).

Autoriza a establecer las coordinaciones para la defensa contraaérea con el CAN, y con la PNA de la zona para el control de la Ría Bahía Blanca.



El 19 ABR se pone en vigor para el Area Naval Puerto Belgrano la orden de Operaciones FUERTAR 88 S/Defensa aérea y defensa contra FF sutiles.

El 22 de junio se disuelve la FUERTAR 88.

La defensa del área fué organizada por el Jefe de la BNPB de la siguiente manera:

GT88.1. GRUPO TAREAS DEFENSA AEREA.constituído por: la Agrupación de Defensa Aérea de la BNPB, la Agrupación de Defensa Aérea de la BACE, la Agrupación de Defensa Aérea de Baterías y la Agrupación Naval (D-23 A.R.A. "DOMECQ GARCIA").

GT88.2. GRUPO DE TAREAS DE DEFENSA CONTRA FF. SUTILES: constituído por la Escuadrilla de Antiminado (3 Barreminas (BM), 2 Cazaminas (CZ), la Agrupación de Buzos) (UT 88.2.1), el Dpto. de Servicios Marítimos de la BNPB (Buques adscriptos), los Buzos de Salvamento), (UT.88.2.2.) y el Batallón de Seguridad de la BNPB (UT.88.2.3.).

3.2.1.- COMENTARIOS DE CARACTER GENERAL.

El Jefe de la BNPB organizó la defensa del área basándose en los medios disponibles y en los planes existentes previos al conflicto; efectuó una apreciación realista de las capacidades limitadas del Enemigo (Ataque aéreo con hasta 10/12 SEA HARRIER, 3/4 SSN y FF sutiles), amplía, mediante el empleo del D-23 A.R.A. "DOMECQ GARCIA", fondeado en próximidades de boya 11, su capacidad de exploración (preaviso).

Aprecia correctamente que el preaviso disponible contra ataques aéreos SEA HARRIER es prácticamente nulo, asigna también al D-23 la vigilancia radar mar, prevé la coordinación del empleo de la PNA a través del Capitán del Puerto de Bahía Blanca para las tareas de vigilancia de los canales de acceso y prevé las operaciones de antiminado para limpieza de canales en caso de llegar a ser necesario, asignando además a los BM y CZ de la Esc. Antiminado la tarea de cooperar en la vigilancia y control del Canal Principal incluyendo la vigilancia de posibles minados por parte del enemigo.

Adopta para el Area Naval Puerto Belgrano y alrededores medidas para oscurecimiento, refuerzos a la rutina de seguridad, defensa AA, defensa pasiva, colocación de un hidrfono de alta sensibilidad para detección de elementos sutiles en próximidades de la dársena, defensa de redes antibuzos "listas a desplegar" entre cabeceras Muelle ALA y BOTE, y guardia de embarcaciones menores.

Asigna a la PNA, previa coordinación a través del Comandante Bahía Blanca, tareas de apoyo al Control del Tránsito Marítimo y la designación de dotaciones de acompañamiento para todos los mercantes entre boyas 4 - Ingeniero WHITE y viceversa, para control de prevención ante cualquier atentado dentro del canal.

2-Ejercer, a traves de la unidades de la PNA del puerto, la policía de Seguridad del mismo.

3-Integrar la defensa aérea y terrestre dentro del correspondiente sistema de defensa del Teatro, de acuerdo a las instrucciones que formule el Comando Naval de Puertos del Teatro.

4-Ejercer las funciones de Oficial Encargado de la Defensa contra ataques desde el mar, de acuerdo a las instrucciones que formule el Comandante Naval de puertos de Teatro de Operaciones o Sector Estratégico.

5-Designar los integrantes de la Comisión Portuaria acorde a las características del Puerto y a la utilización que se hará de éste durante las operaciones.

6-Dirigir y controlar la actividad operativa del puerto a traves de la Comisión Portuaria.

7-Proponer al Comandante Naval de Puertos del Teatro o Sector Estratégico los requerimientos y apoyos necesarios para la adecuada y eficiente integración de la defensa aérea y terrestre del puerto dentro del correspondiente sistema de defensa del Teatro.

8-Disponer la clausura total o parcial y la reapertura del Puerto y promulgar dicha decisión.

9-Informar al Comandante Naval de puertos del Teatro o Sector Estratégico cualquier reducción en la capacidad operativa del puerto, sus efectos sobre el Tráfico Marítimo y el tiempo estimado para normalizar dicha capacidad.

10-Ejercer las funciones de Oficial Control del Tráfico Marítimo (OCONTRAM).

El Comando de Transporte Navales por la misma Resolución COAR Nº 625 se integra al sistema del Control del Tránsito Marítimo, pasando su Jefe a desempeñarse como Jefe del E.M. del Comando de Transporte Navales.

La DEMIL 02/79"S" (Anexo 10) es el documento, en vigor, que regula el sistema de cargas militares y el funcionamiento de la Central Coordinadora de Cargas para el transporte por agua en la Directiva JEOPE 02/81"S".

3.3.1. - COMENTARIOS DE CARACTER GENERAL.

3.3.1.1. EL AGRUPAMIENTO DE LOS COMANDANTES DE PUERTOS.

La Resolución COAR 625 en el sistema de la CONCAP agrupaba a los Comandantes de Puertos bajo dos Comandos Navales independientes:

- Un grupo bajo el Comando del Area Naval Fluvial.
- Otro grupo bajo otro Comando (Zonas I y IV).

SECRETO



Esta distribución asigna Comandantes de Puerto por provincia, en la práctica produjo inconvenientes de diversos órdenes tales como:

- Grandes distancias entre puertos de una misma jurisdicción (Pcia. de ENTRE RIOS con puertos en las costas de los Ríos Paraná y Uruguay).

- Falta de agilidad y adecuada subordinación de medios de otras dependencias nacionales organizadas por otro sistema geográficos (SEIM, DNCP y U.N., PNA, AGP. etc.).

- Falta de homegeneidad en los problemas presentados y soluciones a adoptar.

3.3.1.6. - FUNCIONES DE LA PNA EN LA DEFENSA DE PUERTOS.

La PNA es una dependencia de la ARMADA que tiene regulada sus funciones y misiones por Ley 18.711.

En el caso particular de la Defensa de Puertos regulado por la Resolución COAR Nº 625/80"S" Anexo III Art. 4º 2) la PNA tiene asignada la función de "Ejercer la Policía de Seguridad del Puerto".

Para el cumplimiento de su misión general, la PNA tiene establecida una orgánica zonal en el Litoral fluvial y marítimo, esta orgánica cuando se pone en vigor la Resolución 625, no sufre modificaciones pero resulta distinta - en lo zonal- a la establecida para la ARMADA por la Resolución COAR 625 lo que motiva que algunos subordinados a un Prefecto de Zona tengan relaciones de tareas con distintos Comandantes de Puerto o que un Comandante de Puerto tenga relaciones con Prefectos de Puertos subordinados a distintos Prefectos de Zona.

Lo detallado plantea, para el caso de la defensa de puertos, un problema de subordinación o de relaciones de Comando, entre los Oficiales Comandantes de Puerto de la Armada y los Prefectos de Puerto de la PNA.

En rigor la PNA, tiene por la misión asignada por Ley 18.711, una gran cantidad de funciones ajenas a las responsabilidades del Comandante Naval de Puerto, que hacen considerar exagerado que el Prefecto de Puerto sea subordinado al Comandante Naval.



El Comandante de Puerto necesita de la autoridad local de la PNA: información sobre operaciones, ciertos apoyo logístico donde la Armada tiene nulos o reducidos medios, y vigilancia policial portuaria.

Durante el conflicto, no hubo en ningún caso problemas en lo que hace a vigilancia policial portuaria, pero sí los hubo en lo que hace a operaciones, a sostén logístico y de relaciones humanas atribuíbles a fallas personales de Oficiales de la Armada y de la PNA.

Independientemente de que opinamos que en algún momento oportuno la Armada deberá expedirse sobre que pretende realmente de la PNA y de que debe asignarle el rol pertinente y establecer las relaciones entre Comandos y Jefaturas para el caso particular de la Defensa de Puertos, opinamos que la Resolución COAR - que no puede prever todas las necesidades y requerimientos a formular a la PNA- debe incluir ademas de lo establecido en el Art. 4º 2 del Anexo III: "Requerir de la autoridad de la PNA del Puerto toda la información y Sostén Logístico que considere necesario, que deberá ser satisfecho con la más alta prioridad. Toda tarea propia de la PNA en esta situación pasa a segun do termino",sin incluir la subordinación de la autoridad de la PNA al Cte. Naval del Puerto.

3.3.1.7. - LA DEFENSA AEREA Y TERRESTRE DEL PUERTO.

El propósito principal de la defensa de puertos es: la protección de sus instalaciones y buques surtos, contra ataques del enemigo.

El Comandante del Puerto es responsable de encarar, planificar y proveer esta defensa con los medios que le asigne la Armada, los que finalmente, deberá adecuarlos, coordinarlos e integrarlos en función de las capacidades y facilidades respectivas, con las otras fuerzas de defensa u operativas existentes en el área de influencia del puerto dentro del sistema portuario.

Esto en definitiva, exige que para cada puerto se deben fijar- ademas de una estrecha coordinación entre diferentes fuerzas y equipos para cada capacidad del enemigo - las áreas de responsabilidad de cada uno de los Comandos existentes en el sistema de defensa y la necesidad del establecimiento de un Centro Recolector de la Información de Combate (C.R.I.C) en cada una de las unidades participantes.

La autoridad de Coordinación es - o debe ser - el Comandante del Teatro o el Oficial más antiguo presente en el área y debe ser tarea del

SECRETO



Comandante del Puerto la de integrar e integrarse a ese sistema.

Durante el conflicto, en ausencia de normas e instrucciones que regularan este aspecto, la falta de adiestramiento previo en las misiones asignadas por la Resolución COAR Nº 625 y el natural deseo de colaborar y participar en el esfuerzo de guerra, ocasionaron que algunos Comandantes de Puerto excedieran el marco de sus funciones y sobredimensionaran o sobreestimaran sus responsabilidades respectivas llegando a sentirse casi una suerte de "Comandantes de Teatro" o algo cercano a ello, este natural desborde en algunos casos, originó diversas desinteligencias con otras fuerzas, aún dentro de la misma fuerza, y con la PNA.

CONCLUSION PARCIAL:

Es necesario prever la integración del sistema de defensa de cada puerto con el sistema nacional o de teatro (marítimo, terrestre o aéreo) de defensa.

3.3.3.1. - LA OBTENCION Y ASIGNACION DE BUQUES PARA LAS CARGAS MILITARES.

Se efectuaron a traves del CONATRAM (responsable de la obtención - requisa o movilización) a requerimiento de la C.C.C.. El CONATRAM fijaba las relaciones de coordinación entre el requerimiento del servicio y el o los Comandantes de Puertos intervinientes y posteriormente ejercía el Control y Ruteo de las Unidades a las respectivas áreas de Operaciones.

COMENTARIO PARCIAL:

Al contrario que el Reino Unido, que movilizó para el conflicto sus mejores unidades mercantes a flote, los armadores argentinos designaron ante los requerimientos del CONATRAM, buques que distaban de estar en óptimas condiciones, con lo que se retrasaron las operaciones de carga y descarga (en puerto de origen y destino) e incluso se produjeron fallas y averías que podian y debían haberse evitado (caso asignación ELMA "LAGO TRAFUL" y "LAGO ARGENTINO").

RECOMENDACION PARCIAL:

Es conveniente que el CONATRAM disponga en la fase requisa o movilización, de un órgano que verifique las aptitudes operativas del buque asignado por el armador.

3.3.3.4. - EL PROBLEMA DE LA ESTIBA Y UTILAJE DE LOS PUERTOS DEL SUR Y DEL PUERTO Y AEROPUERTO DE MALVINAS.

En general el utilaje portuario disponible en los puertos patagónicos, basicamente no permitió realizar las tareas de carga y descarga en forma ágil, agravándose en el caso de grandes pesos (superiores a 10 Tn.). Esta limitación de la capacidad instalada especialmente la ausencia de pórticos para contenedores, motivo que las cargas contenerizadas debieran manipularse abriendo contenedores y fraccionando las cargas para su movimiento buque - muelle.

La ausencia de galpones en muchos puertos del sistema, motivaron que las estibas quedaran expuestas hasta su próximo traslado, congestionando muelles y playas de carga y descarga y que ciertas cargas críticas debieran alijarse en rada, o proceder a descargar parcialmente buques ya cargados para cargarlos con ellas.

Las cargas recibidas en las terminales de Malvinas (Puertos y Aeropuertos), por carencia total de utilaje y transporte adecuado, debieron movilizarse, estibarse y distribuirse en su mayor parte practicamente "a mano" con el consiguiente "desgaste" del personal afectado a esas tareas y el abarrotamiento de muelles.

El empleo de ciertas unidades movilizadas para operar en el muelle de Malvinas también presentó algunas dificultades por desconocimiento de las características portuarias. Caso límite: ELMA "FORMOSA" (sólo 3 de sus 5 bodegas sobre muelle que obligó a correr la carga sobre cubierta para su descarga).

El utilaje de algunos buques seleccionados también presentó dificultades por su antiguedad o deficiente mantenimiento (caso límite: ELMA "RIO CALCHAQUI" - Pluma - sin carga - tiempo mínimo movimiento bodega-muelle: 18 min.; con un T.A.M.: 45 m).

3.3.3.5. - LOS ESTIBADORES:

Aunque, en general, en los puertos continentales no se presentaron grandes inconvenientes, salvo la necesidad de refuerzo con personal de conscripto poco idóneos para esas tareas, en el puerto de Malvinas si los hubo, debido a: escaso número de estibadores enviados desde el continente (CRV) vestimenta inadecuada y el hecho de que no se había dispuesto previamente su "movilización".

COMENTARIO PARCIAL.-

Para el planeo de futuras operaciones que requieran este tipo de apoyo, para las FF destacadas, es conveniente prever su constitución, equipamiento y movilización.

SECRETO

El inconveniente más importante detectado sobre actuación de algunos agentes marítimos fué el modificar itinerarios de algunos buques, omitiendo comunicarlos a la Organización de Control de Tránsito Marítimo. (caso límite: movimiento de un buque Liberiano despachado desde ROSARIO destino BAHIA BLANCA, demorado 3 días en INTERSECCION; motivó que el Cte. Naval de Bahía Blanca informara su no arribo en término y la posterior alarma).

CONCLUSION PARCIAL:

La modificación de itinerarios por parte de agencias marítimas y la omisión de información a la Red de Control del TM provoca alarmas injustificadas en los Ctes de Puertos, interferencias mutuas en la Red de Control y especialmente en tareas de exploración operativa (aérea y naval).

3.3.5. - ACTUACION DE LA P.N.A. EN LA RED DE CONTROL DEL T.M.

La P.N.A. ademas de cumplir con las tareas impuestas, o requeridas, por el Control del T.M. (Policía Seguridad de Puertos, disposición de prácticos y apoyo de comunicaciones ya mencionados en 3.3.1.6.), mantuvo durante el desarrollo del conflicto su propio sistema de control del T.M. (duplicación del esfuerzo) con las exigencias propias de su rutina a agentes, capitanes de buque etc..

Durante el conflicto la PNA cumplió eficazmente tareas en la atención de: muertos, heridos y evacuados de Malvinas.

3.3.6. - ACTUACION DE LAS "COMISIONES PORTUARIAS" (A.T.P.2 y Res. 625"S" Anexo 4).

Se cubrieron sin inconvenientes en todos los puertos del sistema argentino, observando en el ejercicio de sus funciones gran entusiasmo, idoneidad y espíritu dd colaboración.

3.4.- LAS COMUNICACIONES.

El ejercicio del C. del T.M. de por sí exije un volumen considerable de tráfico que dificulta su evacuación por las redes normales.

Durante el desarrollo del conflicto, al no disponerse de una red especial para las comunicaciones del sistema de defensa de puertos y del Control del Tránsito Marítimo, ya que los cuadros de ligazones previstos por la Publicación PCN4 al aumentar el volumen de comunicaciones operativas sobrepasaron las posibilidades de la Red ARA, se recurrió primariamente a la Red de PNA y ante falencia y congestionamiento de ésta, a la Red de ENTEL y a la Red privada.

Los operadores de la Red de la PNA no están adiestrados para este tipo de tráfico (están acostumbrados al trabajo en Radiotelefonía, en claro) faltó uniformidad de procedimientos con la ARA.

SECRETO

La Red de la PNA, si bién está en proceso de modernización, aún no lo había completado, con lo que en el conflicto aparecieron dos redes (ARA - PNA) con equipamiento no unificado y en varias zonas incompatibles, que originaron demoras excesivas en las transferencias de cada red.

El encaminamiento de despachos, por la red de PNA, en algunos casos produjeron sensibles demoras cuando ese tráfico no era generado en sus cabeceras principales, (caso límite: 29 hs. de demoras en un "P"), también se notó un elevado porcentaje de mensajes generados no recibidos por sus destinatarios (caso límite: 30% no recibidos, sin poder definirse su causas, en una prueba-control aislada efectuada por un Comandante de Puerto que empleó simultaneamente la Red ARA y la Red PNA para el mismo tráfico).

En el empleo complementario de las redes ARA y PNA se observó incompatibilidad criptográfica que produjo demoras al efectuarse el necesario doblecifrado (por incompatibilidad) y en algunos casos serias vulneraciones al principio de la SEGURIDAD, al tener que recurrirse frecuentemente al uso de las redes de ENTEL y privadas al trasmitirse "en claro" mensajes clasificados.

El procedimiento de AUTENTICACION establecido en la Publicación PCN 15, "Instrucciones de comunicaciones para buques mercantes nacionales en tiempo de guerra", presentó dificultades en su aplicación por su complejidad o por falta de su estudio por parte de los Capitanes Mercantes, por lo que algunos capitanes de Puerto sugieren su simplificación o substitución por métodos mas simple tipo UNIDENT o similar.

El procedimiento de silencio Rt. establecido para los buques en la PCN 15 y la poca flexibilidad para romperlo, ocasionaron a las autoridades de control, desconocimiento de las verdaderas posiciones de los buques mercantes lo que ademas provocó interferencias con: las fuerzas responsables de la Defensa, las operativas de Superficie, Submarinas y Aéreas y particularmente con la Exploración Operativa.

Los distintos componentes de la defensa de puertos se encontraron en el ámbito de las comunicaciones con las siguientes incompatibilidades: en el procedimiento de IFF las Aeronaves FAA sólo un modo civil, las de ARA 2 modos IFF militares, y en el equipamiento de aeronaves la Aviación Naval UHF, en tanto FAA y Ejército sólo VHF.

Los Capitanes de Puerto, por incompatibilidad de equipos, debieron improvisar, durante el conflicto, sistemas especiales para su ligazon con las FFAA locales responsables de la defensa terrestre, aérea y contraaérea del área.

En general las ligazones VHF, tanto de C.Tránsito Marítimo como de la defensa de Puerto, no presentaron inconvenientes entre unidades a flote, las ligazones VHF tierra - buque - por razones de distancia, fueron poco eficientes.

ANEXO III - Organismos y

Empresas de la secretaría

de intereses marítimos

SECRETO



ANEXO III AL ANALISIS DE LAS OPERACIONES REALIZADAS POR LA ARMADA PARA EL CONTROL DEL RIO DE LA PLATA, LA DEFENSA DE PUERTOS Y EL CONTROL DEL TRANSITO MARITIMO DURANTE EL CONFLICTO DEL ATLANTICO SUR.

ANALISIS DE LAS TAREAS REALIZADAS EN LOS ORGANISMOS Y EMPRESAS DESCENTRALIZADAS DEPENDIENTES DE LA S.E. DE INTERESES MARITIMOS.

00

SECRETO



ANALISIS DE LAS TAREAS REALIZADAS EN LOS ORGANISMOS Y EMPRESAS DESCENTRALIZADAS DEPENDIENTES DE LA SECRETARIA DE INTERESES MARITIMOS

(Informe recibido después de finalizar el estudio indicado en el cuerpo

Introducción.

Con posterioridad a la finalización del Informe "Análisis de las operaciones realizadas por la Armada para el control del Río de la Plata, la defensa de puertos y el control de Tránsito Marítimo durante el conflicto del Atlántico Sur y su Anexo I", esta Comisión recibió el documento "Tareas realizadas en los organismos y empresas descentralizadas dependientes de la Secretaría de Intereses Marítimos".

La información contenida en este documento, no introduce ninguna variante significativa, ni novedades de importancia a las reflejadas en el cuerpo del Informe, no obstante creemos conveniente comentar a grandes rasgos hechos que de un modo u otro resaltan, aclaran o complementan las conclusiones y acciones recomendadas por esta Comisión.

1º) Capitanía General de Puertos:

Analizado el informe de los Capitanes de los Puertos de Buenos Aires y Río de la Plata, del Litoral Fluvial, de Bahía Blanca, Quequén y Mar del Plata, Puertos Patagónicos, Puerto Madryn y el Capitán General de Puertos, no surgen diferencias en los informes anteriormente estudiados, aunque sí merecen mencionarse las siguientes observaciones que contribuyen a enfatizar conclusiones a que ya se arribara:

1.1. En la actividad portuaria los intereses en juego son enormes, no es posible, ni se puede improvisar; el responsable de la toma de decisiones debe tener un conocimiento real y total del tema.

1.2. En Puertos del Sur la disponibilidad de muelles es reducida. Teniendo en cuenta que los buques de la Armada generalmente tienen prioridad para amarre, lo que a veces es exclusivamente formal contra prioridades comerciales de importancia, como el embarque de exportación de frutas, cargas perecederas, etc. (Madryn), debe flexibilizarse esta norma y asignarse muelle según importancia del tráfico.

1.3. Requisiciones.
No se efectuaron, en los pocos casos en que se hizo necesario se realizaron acuerdos verbales, que si bien no produjeron situaciones de gravedad crearon en determinados casos situaciones de frustraciones al no recibir los propietarios de los medios cedidos, el apoyo que consideraban necesario y que creían, con su actitud, eran acreedores.
Estos arreglos se efectuaron por no estar en claro la legislación respectiva (caso buque factoría HARENGUS ofrecido a la Armada para prestar servicios en Puerto Deseado).

///... 1.-

SECRETO

...///



1.4. Movilización.
No se efectuó en ningún caso.

1.5. Estibadores.
La poca disponibilidad de mano de obra nacional en contra posición con la chilena, hizo que ésta fuese utilizada pese a la orden en contrario.

1.6. Se resalta el espíritu de colaboración de empresas navieras, agentes marítimos, empresas de estibaje y la actividad marítima en general.

2º) Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables.

2.1. La coordinación de los requerimientos se efectuaron directamente a nivel de Director Nacional, lo que si bien agilizó los trámites conviene oficializarlo, a fin de evitar desinteligencias.

3º) Subsecretaría de Pesca.

3.1. La Armada necesitó durante el conflicto utilizar, dada las circunstancias, buques pesqueros, ya como exploradores, como rescate de pilotos, transporte de víveres o materiales vitales. Todas las unidades fueron cubiertas merced a cooperación, o buena voluntad por parte de las empresas propietarias y de las tripulaciones.

Pese a ello, a medida que transcurría el tiempo y ante la evolución de los acontecimientos, los armadores evidenciaron una preocupación ascendente y se presentaron inconvenientes con algunos tripulantes.

De todos los problemas vividos surge sin lugar a dudas que el sistema implantado (buena voluntad) no fué satisfactorio, debiéndose aplicar para cualquier caso similar, la legislación vigente en cuanto a requisiciones y movilización, e implementándose lo que fuera menester, allí donde se presenten vacíos.

En los arreglos de buena voluntad siempre las partes quedan insatisfechas, los resarcimientos parecen insuficientes y la colaboración parece mezquina.

Conviene traer a título de ejemplo lo sucedido con la propietaria del pesquero NARWAL (Empresa Sudamericana de Pesca y Exportación) con la que aún (octubre de 1982) proseguían los trámites de reposición, fundamentalmente demorados por la indecisión de los armadores y aspiración de obtención de un crédito especial para destinarlo a otros fines (distintos de la reposición de la unidad siniestrada).

4º) Empresa ELMA.

4.1. Los requerimientos a la Empresa fueron efectuados exclusivamente por el Comando Naval de Tránsito Marítimo y se circunscribieron a tareas de transporte y obtención de información.

///... 2.-



...///

4.2. El informe de la Empresa no clarifica en nada lo ya expresado en el párrafo 3.3.3.1 del Cuerpo del Informe, por lo que se ratifican las Conclusiones del párrafo 4.4.1 y la Acción Recomendada expresada en el párrafo 5.1.1.

5º) Administración General de Puertos.

5.1. No se efectuó movilización ni requisiciones. Los requerimientos efectuados por las FF.AA. fueron satisfechos sin inconvenientes.

6º) Conclusiones del Análisis de los informes parciales.

6.1. Las medidas y procedimientos puestos en ejecución en el sector intereses marítimos, como consecuencia del conflicto de Malvinas, configuran una parcial adecuación del potencial nacional.

Como acción programada, la movilización no existió, por falta de un plan de movilización.

Existió sí una redistribución parcial de recursos para satisfacer requerimientos inmediatos y directos de distintos Comandos de las FF.AA.

6.2. No se pusieron en ejecución previsiones y medidas programadas con anterioridad para adecuar, en caso de conflicto, algunas facilidades portuarias, como ser: utilaje en los puertos patagónicos y dotarlos de mano de obra especializada en estiba.

6.3. La mayoría de los requerimientos se formularon directamente a la Secretaría de Intereses Marítimos o a sus dependencias y a dependencias de las empresas de las empresas del área.

No hubo la centralización necesaria e imprescindible que hubiera permitido solventar con mayor eficiencia los requerimientos de las FF.AA.

6.4. Se destaca la colaboración y eficacia con que actuó el personal y la empresa privada del sector. Como inconvenientes, cabe mencionar: conflictos de atribuciones entre el personal militar y mercante, agravado por la falta de claridad de la situación legal del buque y su tripulación.

6.5. Demoras en las cargas y descargas de buques en Malvinas y falta de una organización operativa portuaria.

6.6. Carencia de mano de obra nacional especializada en los puertos patagónicos.

6.7. Falta de utilaje adecuado en los puertos.

6.8. Falta de encuadre legal en el que se desempeñaron las unidades pesqueras requeridas por la Armada y su tripulación.

SECRETO

...///



7º) Acción Recomendada.

7.1. Incorporar a los cursos que dicta el CONATRAM a Capitanes de aquellos pesqueros movilizables en caso de guerra.

7.2. Instruir a los Comandantes de unidades navales que arriban a puertos patagónicos con reducida capacidad de muelle, a emplear su privilegio de amarre siempre y cuando no afecte la economía del sistema portuario local.

7.3. Crear conciencia, una vez perfeccionada con la acción recomendada en 4.2.1. del Cuerpo del Informe, del sistema nacional de movilización, en los cursos de la Escuela de Guerra Naval.

7.4. Definir y equipar dentro del área portuaria patagónica, una Base Naval Secundaria.

